

79.019

**Message**  
**concernant quatre accords sur le trafic aérien de lignes**

du 2 mai 1979

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral approuvant quatre accords sur le trafic aérien de lignes et vous proposons de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

2 mai 1979

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Hürlimann

Le chancelier de la Confédération, Huber

**Dodis**

## **Vue d'ensemble**

*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. Ceux-ci fixant les conditions auxquelles est soumise l'exploitation de lignes aériennes par les parties contractantes, ainsi que la capacité de transport des avions desservant ces lignes, ils établissent les normes juridiques générales auxquelles obéit le trafic aérien international.*

*En matière de transports aériens, la Suisse poursuit une politique empreinte de libéralisme; d'une part, elle s'associe aux efforts tendant à établir des dispositions-cadres multilatérales et, d'autre part, elle s'efforce, en concluant des accords bilatéraux, de développer le trafic de lignes en provenance ou à destination de son territoire. Pour chacune des parties, la conclusion de tels accords répond le plus souvent à la nécessité de sauvegarder un intérêt particulier ou au besoin d'obtenir de l'autre certains droits de trafic. Dans certains cas, il s'agit avant tout de créer des réserves de droits de trafic.*

*Les quatre accords qui font l'objet du présent message visent à maintenir et à renforcer la situation qu'occupe la Suisse dans le trafic aérien international. Ils contribueront à permettre que notre pays puisse convenablement suivre l'évolution dans ce domaine.*

## Message

### 1 Partie générale

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

La Convention relative à l'aviation civile internationale, signée 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 143 Etats. Pour la Suisse, la convention est entrée en vigueur le 4 avril 1947 (RO 1971 1300).

Selon l'article 1<sup>er</sup> 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 ne peuvent être exploités au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant qu'avec la permission de celui-ci.

Jusqu'à présent, tous les efforts tendant à régler multilatéralement l'attribution des droits de trafic en matière de transports aériens internationaux ont été vains. Ils risquent de le rester en raison des intérêts qui y font obstacle. Aussi, les Etats désireux d'organiser et de développer leurs lignes aériennes sont-ils contraints de conclure des accords bilatéraux aux fins d'obtenir les droits de trafic indispensables à la réalisation de leur projet.

#### 12 Les accords bilatéraux, principaux moyens de régler le trafic aérien

Les questions à régler par la voie d'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 prévoit les principales clauses suivantes :

- réglementation libérale des droits de trafic fondée sur le principe de l'équivalence des conditions de concurrence, sans détermination préalable de l'offre de 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 mutuelle des tarifs à appliquer;
- libre transfert des recettes;
- 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 détails étant réglés dans des annexes.

Les droits de trafic (libertés du trafic aérien) que les parties contractantes s'octroient réciproquement peuvent se diviser en deux catégories: les libertés dites techniques et les libertés commerciales. Les libertés techniques 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 la voie d'une convention multilatérale, l'Accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux (RS 13 651). Celui-ci est entré en vigueur pour la Suisse le 6 juillet 1945. Les libertés commerciales non seulement donnent à un Etat le droit de transporter à titre commercial 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 lui permettent également d'effectuer ces transports du territoire d'un Etat tiers dans celui de l'Etat partenaire et inversement (5<sup>e</sup> liberté, trafic intermédiaire).

La Suisse figure parmi les pays qui ont contracté le plus grand nombre d'accords relatifs au trafic aérien. Jusqu'ici, elle en a conclu 90, dont 80 sont en vigueur, 6 signés et 4 paraphés. C'est grâce à cette politique active que notre pays est parvenu à occuper une place importante dans le trafic aérien international. Actuellement, Swissair assure des liaisons dans le monde entier, desservant 92 villes dans 62 pays; quant aux aéroports suisses, ils sont desservis par 59 compagnies aériennes étrangères.

Les quatre accords que nous soumettons à votre approbation contribueront, eux aussi, à développer le trafic aérien au départ et à destination de la Suisse. Il s'agit des accords suivants:

- Accord signé le 14 juin 1978 avec la République d'Indonésie;
- Accord signé le 21 novembre 1978 avec la République du Kenya;
- Accord signé le 19 janvier 1979 avec la République-Unie de Tanzanie;
- Accord signé le 13 mars 1979 avec la République islamique de Mauritanie.

## **2       Partie spéciale**

### **21       Les accords**

#### **211     Accord avec la République d'Indonésie**

##### **211.1   Situation initiale**

L'accord avec l'Indonésie doit être considéré sous l'angle de nos efforts visant à développer encore davantage nos droits de trafic en Extrême-Orient. Les premiers contacts avec ce pays remontent à 1966. Nos partenaires refusèrent cependant de parapher le texte de l'accord établi à cette époque. Les tentatives faites ultérieurement n'obtinrent d'abord aucun succès. C'est seulement en 1977, après que l'entreprise de transports aériens GARUDA eut présenté des plans concrets pour desservir la Suisse, que les autorités indonésiennes se déclarèrent disposées à entamer des pourparlers. Ceux-ci ont eu lieu en décembre de la même année. L'accord paraphé à cette occasion a été signé à Djakarta le 14 juin 1978.

## 211.2 Commentaire des clauses de l'accord

L'accord diverge du texte standard suisse sur les principaux points suivants:

### *Article 2, 4<sup>e</sup> alinéa*

Dispositions relatives aux vols dans les zones de guerre et dans les zones interdites.

### *Article 4, 4<sup>e</sup> alinéa*

L'offre de capacité de transport dépend en premier lieu du volume du trafic direct.

### *Article 5, 4<sup>e</sup> alinéa*

Possibilité de limiter l'importation et l'exportation des marchandises exemptes de douane.

### *Article 15, 2<sup>e</sup> alinéa*

Dénonciation de l'accord prenant effet après douze mois.

## 211.3 Appréciation

L'accord permet avant tout d'exploiter des services aériens bilatéraux; les droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté peuvent être convenus ultérieurement. Swissair envisage d'ouvrir en 1980 une ligne à destination de Djakarta, tout d'abord en prolongement des services existants à destination de l'Extrême-Orient.

## 212 Accord avec la République du Kenya

### 212.1 Situation initiale

Après la dissolution, en 1967, de la Communauté de l'Afrique orientale (EAC: Kenya, Ouganda, Tanzanie), le Kenya a exprimé le désir, en juin 1977, de remplacer l'ancien accord de 1967 conclu entre la Suisse et l'EAC. Afin que Swissair pût maintenir son exploitation et que la compagnie Kenya Airways, fondée entre-temps, fût en mesure d'ouvrir ses services réguliers vers notre pays, des pourparlers eurent lieu à Nairobi du 22 au 27 août 1977; ils se sont achevés par le paraphe d'un nouvel accord, qui a été signé le 21 novembre 1978.

### 212.2 Commentaire des clauses de l'accord

Les négociations ont eu lieu sur la base du texte standard kényen. L'accord diverge du texte standard suisse surtout sur le point suivant: l'offre de capacité de transport est prédéterminée en ce sens que le trafic est réparti de façon uniforme entre les entreprises désignées (art. 6).

## **212.3 Appréciation**

Le nouvel accord permet à Swissair de poursuivre son programme de vol, avec la possibilité d'étendre son offre. La précédente route Kenya-Tanzanie est cependant exclue, tout au moins pour l'instant. Mais le volume actuel du trafic devrait être suffisant pour maintenir la rentabilité du programme.

## **213 Accord avec la République-Unie de Tanzanie**

### **213.1 Situation initiale**

Les autorités tanzaniennes, elles aussi, ont déclaré en 1977 que l'accord conclu en 1967 avec la Suisse n'était plus applicable en raison de la dissolution de la Communauté de l'Afrique orientale. Simultanément, nos partenaires demandaient de conclure un nouvel accord afin de maintenir les relations aériennes entre les deux pays. Les pourparlers se sont déroulés en janvier 1978 à Dar es Salaam. L'accord a été signé le 19 janvier 1979.

### **213.2 Commentaire des clauses de l'accord**

Le texte standard suisse a été repris dans une large mesure. Seuls les points suivants sont réglés différemment:

#### *Article 9*

Swissair n'est pas placée sur un pied d'égalité avec l'entreprise nationale tanzanienne en ce qui concerne l'application de la réglementation sur les redevances.

#### *Article 10*

Procédure pour déterminer le nombre des représentations de la compagnie et l'effectif de leur personnel.

#### *Article 14*

Réserve de la législation nationale pour ce qui est des bénéfices de l'entreprise qui ne sont pas en relation directe avec le trafic aérien.

## **213.3 Appréciation**

Le nouvel accord offre à Swissair la possibilité de maintenir son programme de vol dans le cadre actuel. La précédente route par le Kenya est toutefois exclue, du moins provisoirement. En revanche, de nouveaux droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté ont pu être convenus.

## **214 Accord avec la République islamique de Mauritanie**

### **214.1 Situation initiale**

En automne 1976, les autorités mauritaniennes ont émis le désir de conclure un

accord aéronautique avec la Suisse. Après avoir examiné les intérêts suisses en jeu, nous avons accédé à cette demande. Il s'agissait notamment d'assurer juridiquement le droit de survoler le territoire de la Mauritanie. Les pourparlers, qui ont eu lieu à Nouakchott, se sont achevés le 16 novembre 1978 par la conclusion d'un accord, qui a été signé le 13 mars 1979.

## **214.2 Commentaire des clauses de l'accord**

Le texte standard suisse a servi de base pour les négociations. L'accord s'en écarte sur les points suivants:

### *Article 3*

Possibilité de faire exercer les droits de trafic par une communauté internationale d'exploitation. Une telle disposition se trouve déjà dans plusieurs accords conclus avec des Etats africains.

### *Article 16*

Pas de règlement arbitral des différends.

## **214.3 Appréciation**

L'accord constitue actuellement une réserve de droits de trafic. La demande de capacité de transport étant peu importante, Swissair n'a pour l'instant pas l'intention de desservir la Mauritanie dans un proche avenir.

## **3 Résultats de la consultation**

La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé le projet d'arrêté ci-joint.

### **4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

#### **41 Conséquences financières**

Les quatre accords n'entraînent aucune dépense supplémentaire.

#### **42 Effets sur l'état du personnel**

Les quatre accords n'ont aucun effet sur l'état du personnel.

#### **43 Conséquences pour les cantons et les communes**

Les quatre accords n'entraînent aucune charge pour les cantons et les communes.

## 5 Constitutionnalité

Le projet d'arrêté ci-joint est conforme 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, de la constitution. Les accords qui font l'objet du présent message pouvant être dénoncés en tout temps, ils ne sont pas soumis au référendum en matière de traités internationaux, conformément à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre a, de la constitution.

25336



# Arrêté fédéral approuvant quatre accords sur le trafic aérien de lignes

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 2 mai 1979<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## Article premier

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

- a. L'accord conclu le 14 juin 1978 avec la République d'Indonésie;
- b. L'accord conclu le 21 novembre 1978 avec la République du Kenya;
- c. L'accord conclu le 19 janvier 1979 avec la République-Unie de Tanzanie;
- d. L'accord conclu le 13 mars 1979 avec la République islamique de Mauritanie.

<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.

25336

<sup>1)</sup> FF 1979 II 188

**Accord  
entre le Gouvernement de la Confédération Suisse  
et le Gouvernement de la République d'Indonésie  
relatif au trafic aérien de lignes**

---

*La Suisse*

*et*

*la République d'Indonésie*

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 en vue d'établir des services aériens réguliers,

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

**Article premier**

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 inclut toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention adoptés en vertu des articles 90 et 94 de la même Convention.
- b. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne la République d'Indonésie, le Ministère des transports, des communications et du tourisme 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 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.
- d. L'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention.
- e. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention.
- f. L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions

## Trafic aérien de lignes

---

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 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. 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 des privilèges suivants dans l'exploitation de services aériens internationaux:

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

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'exploitation des services convenus dans une région d'hostilités ou sous occupation militaire, ou dans des régions affectées par de tels événements, sera soumise, conformément à l'article 9 de la Convention, à l'autorisation des autorités militaires compétentes.

### Article 3

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 de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des privilèges 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 ou à des ressortissants de celle-ci.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soit en vigueur.
6. 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 privilèges spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces privilèges 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 négligé 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.
7. 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 6 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

#### Article 4

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus 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.
3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées devra être adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, à un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles de transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

5. L'offre de transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux embarqués ou débarqués à des points sur les routes spécifiées dans le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée:

- a. aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. aux besoins du trafic des régions traversées par l'entreprise, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des Etats situés dans ces régions; et
- c. aux besoins d'exploitation des lignes long-courriers.

#### Article 5

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.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes:

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

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce

territoire. 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. Dans la mesure où des droits ou autres taxes ne sont pas imposés aux biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, de tels biens ne seront soumis à aucune prohibition ou restriction économiques d'importation, d'exportation et de transit qui pourrait autrement être applicable, à moins que de telles prohibitions ou restrictions s'appliquent à toutes les entreprises de transport aérien, y compris l'entreprise nationale, en ce qui concerne certains biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. Le traitement spécifié au présent article s'ajoute à et est exercé sans préjudice de celui que chaque Partie Contractante est tenue d'accorder en vertu de l'article 24 de la Convention.

#### Article 6

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

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations se composent, au choix de l'entreprise, de personnel commercial, opérationnel et technique. Pour de telles activités, le principe de la réciprocité est applicable.

#### Article 7

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 ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

#### Article 8

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec tout transport aérien impliquant des points dans le territoire des Parties Contractantes 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.

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

5. A défaut, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 13 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 13 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.

#### **Article 9**

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. 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 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**

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire en raison du transport de

passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

#### **Article 11**

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

#### **Article 12**

1. Des consultations fréquentes et régulières auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, afin d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines affectant l'exécution du présent Accord.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

#### **Article 13**

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler entre elles par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à une entente par voie de négociations, le différend sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre Partie Contractante, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant nommé par les deux premiers ainsi choisis. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'une des Parties Contractantes aura reçu par voie diplomatique une notification de l'autre Partie Contractante demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une des deux Parties Contractantes n'a pas désigné un arbitre dans le délai spécifié ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être requis par l'une ou l'autre des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres.

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

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue selon le paragraphe 2 du présent article.

5. Si et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties Contractantes ou une entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision rendue selon le paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie Con-



tractante pourra limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège accordé, en vertu du présent Accord, à la Partie Contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

#### **Article 14**

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si 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 pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour de leur signature et entreront en vigueur après avoir 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 de le rendre conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 15**

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

2. Si telle notification est faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de 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.

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 16**

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

#### **Article 17**

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

Trafic aérien de lignes

---

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

Fait à Djakarta, le 14 juin 1978 en doubles exemplaires, en langues anglaise, française et indonésienne, les trois textes faisant également foi. En cas de désaccord concernant l'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
W. Guldemann

Pour le Gouvernement de la  
République d'Indonésie:  
Kardono

25336

## 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 en Indonésie	Points au-delà de l'Indonésie
Points en Suisse	Vienne Athènes Le Caire ou Tel Aviv ou Beirout Bagdad 1 point dans la région du Golfe ou en Arabie Saoudite ou au Koweït 1 point en Iran 1 point au Pakistan 1 point en Inde Colombo Bangkok Singapour Kuala Lumpur	Djakarta	2 points en Australie 1 point en Nouvelle-Zélande Manille

## Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République d'Indonésie peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Indonésie	Singapour Bangkok Bombay Jeddah Le Caire ou Beyrouth ou Téhéran Athènes Rome	Bâle ou Genève ou Zurich	Paris Francfort Bruxelles Amsterdam

*Notes*

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. 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 raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

25336

**Accord***Texte original*

**entre le Conseil fédéral de la Confédération suisse  
et le Gouvernement de la République du Kenya  
relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà**

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République du Kenya,*

désireux de conclure un accord supplémentaire à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, 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'air et, en ce qui concerne la République du Kenya, le Ministre chargé de l'aviation civile, et, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions actuellement attribuées auxdites autorités;
- b. 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;
- c. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tous amendements aux Annexes ou à la Convention adoptés en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été approuvés par les deux Parties Contractantes;
- d. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;
- 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 prix et conditions d'émission et autres services auxiliaires, mais excepté les rémunérations et conditions relatives au transport d'envois postaux;
- f. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, signifie les étendues terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat.

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

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

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention, en tant qu'elles sont applicables aux services aériens internationaux.

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

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers:

- a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- 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'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la section respective des tableaux de routes annexés au présent Accord.

Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées». Dans l'exploitation d'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 à l'Annexe du présent Accord en vue d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises ainsi que des envois postaux.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confèrera à l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante le droit de prendre à bord contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ainsi que des envois postaux, destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie Contractante.

### **Article 4** Désignation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit, à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. A réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accorderont sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée conformément au paragraphe 1 du présent article l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante leur prouve

qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus pour lesquels elle est désignée, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

#### **Article 5 Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation**

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

- a. dans tous les cas où elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou
- b. au cas où cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou
- c. si, de quelque autre manière, cette entreprise n'exploite pas les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 6 Principes gouvernant l'exploitation des services convenus**

1. Les entreprises désignées devront bénéficier d'un traitement juste et équitable afin qu'elles puissent jouir de possibilités égales dans l'exploitation des services convenus. Elles devront prendre en considération leurs intérêts mutuels de manière à ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

## Services aériens

---

2. L'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, dans les deux sens le long des routes spécifiées, constitue un droit fondamental et primordial des deux Parties Contractantes.

3. Pour l'exploitation des services convenus:

- a. la capacité totale offerte sur chacune des routes devra être adaptée aux besoins de trafic raisonnablement prévisibles;
- b. les entreprises désignées des deux Parties Contractantes devront se partager une part égale de la capacité visée dans le sous-paragraphe 3a du présent article;
- c. afin de faire face à des fluctuations saisonnières ou à des demandes de trafic inattendues et de caractère temporaire, les entreprises désignées des Parties Contractantes devront s'accorder entre elles sur les mesures propres à faire face à l'accroissement temporaire du trafic. Tout accord conclu entre les entreprises de transport aérien et tout amendement d'un tel accord devra être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes;
- d. si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne désire pas utiliser, sur une ou plusieurs routes, tout ou partie de la capacité à laquelle elle a droit, elle pourra consulter l'autre Partie Contractante en vue de transférer à cette dernière, pour une période déterminée, tout ou partie de la capacité dont elle dispose dans les limites convenues. La Partie Contractante qui a transféré tout ou partie de ses droits pourra les recouvrer à l'expiration de la période ci-dessus.

**Article 7 Exonération des taxes sur l'équipement, le carburant, les provisions, etc.**

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 le tabac) seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes analogues, à condition que ces équipements et réserves demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient employés sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

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

- a. les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités douanières dudit territoire et destinées à la consommation à bord des aéronefs quittant ce territoire et employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en



## Services aériens

---

service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;

- c. Les carburants et lubrifiants fournis à un aéronef de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante qui est affecté à un service aérien international sur le territoire de l'autre Partie Contractante et employé en vol d'arrivée jusqu'à ce que ce vol soit achevé, en vol de départ dès que ce vol commence ou en vol en transit direct, que l'aéronef puisse effectuer lors de tels vols des atterrissages intermédiaires sur ce territoire ou non.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre entreprise désignée 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.

### Article 8 Formalités de transit

1. Les passagers, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée seront soumis à des formalités simplifiées.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord, les passagers, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, en transit direct, seront exemptés des droits et taxes, y compris des droits de douane.

### Article 9 Taxes d'aéroport ou taxes similaires

Pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne, y compris les services radio et météorologiques offerts par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes ne payera pas, en ce qui concerne un aéronef employé pour l'exploitation des services convenus, des taxes supérieures à celles qui doivent être payées par un aéronef national de même catégorie de l'autre Partie Contractante.

### Article 10 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'admission, les vols à l'intérieur de son territoire ou le départ depuis son territoire d'aéronefs de sa propre entreprise désignée affectés à la navigation aérienne internationale, ou qui ont pour objet l'exploitation ou la navigation de tels aéronefs au-dessus dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante; ces lois et règlements devront être observés par les aéronefs de cette autre Partie Contractante

## Services aériens

---

lorsqu'ils entrent, sortent ou stationnent sur le territoire de ladite Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'admission, le séjour ou le départ de son territoire de passagers, équipages, bagages ou marchandises, y compris les envois postaux, tels les règlements relatifs à l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration et aux passeports, ainsi qu'aux mesures douanières et sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante lors de leur entrée, de leur départ ou de leur séjour sur le territoire de ladite Partie Contractante.

### Article 11 Représentation des entreprises

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sous réserve de réciprocité, le droit de maintenir sur son territoire des bureaux et du personnel administratif, commercial et technique dans la mesure où ils sont nécessaires aux besoins de l'entreprise désignée en question.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront soumis aux lois et réglementations de la Partie Contractante en question, telles que celles qui concernent l'admission des étrangers et leur séjour dans le territoire de la Partie Contractante en question.

### Article 12 Reconnaissance des certificats, brevets et licences

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

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour les vols à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude ou les licences délivrés à ses ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

### Article 13 Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante devra au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus, soumettre ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. Si l'une ou l'autre des entreprises désignées désire exploiter des vols supplémentaires ou additionnels en plus de ceux qui figurent à l'horaire

approuvé, elle devra requérir au préalable l'autorisation des autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée.

#### Article 14 Tarifs

1. Les tarifs perçus par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante pour le transport à destination ou en provenance de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un profit 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, après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, dans la mesure du possible, grâce aux procédures de l'Association du transport aérien international relatives à l'établissement des tarifs ou à tout autre organisme international agréé par les deux Parties Contractantes et formulant des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes 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.

4. L'approbation mentionnée au paragraphe 3 du présent article peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de soumission conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai de soumission est réduit ainsi que le prévoit le paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent accepter que le délai au cours duquel un désaccord doit être notifié dure moins de trente (30) jours.

5. Si un tarif ne peut pas être agréé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité aéronautique son désaccord concernant un tarif agréé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront, après consultation des autorités aéronautiques de tout Etat dont elles considèrent l'avis comme utile, de déterminer le tarif par accord mutuel.

6. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne sera pas prolongé en vertu du présent paragraphe pour une période de plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré, ou après la date de notification du désaccord concernant ce tarif selon le paragraphe 5 du présent article, selon celle qui sera la plus proche.

## Services aériens

---

### Article 15 Statistiques

Les autorités aéronautiques se communiqueront sur demande des statistiques périodiques ou d'autres informations analogues relatives au trafic transporté sur les services convenus.

### Article 16 Transfert de revenus

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisés par chaque entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie Contractante. De tels transferts seront réalisés sur la base du taux de change officiel pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'existe pas de taux de change officiel, au taux régnant sur le marché des devises pour les paiements courants.

2. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

### Article 17 Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps en temps afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord et de son Annexe sont appliquées et respectées de manière satisfaisante. Les Parties Contractantes se consulteront lorsque des modifications leur paraîtront nécessaires.

2. Chaque Partie Contractante peut demander une consultation qui peut être orale ou écrite et qui débutera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes s'accordent pour prolonger ce délai.

### Article 18 Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les gouvernements des Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les gouvernements n'arrivent pas à régler le différend par voie de négociation, ils peuvent convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme; s'ils ne peuvent s'entendre à ce sujet, le différend sera soumis, à la requête de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant nommé par les deux premiers arbitres ainsi choisis. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties Contractantes aura reçu par voie diplomatique une notification de l'autre Partie Contractante demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal. Le troisième arbitre sera

## Services aériens

---

désigné dans un autre délai de soixante (60) jours. Si l'une des deux Parties Contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être requis par chacune des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres.

Dans un tel cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Le tribunal déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des coûts de l'arbitrage.

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue selon le paragraphe 2 du présent article.

### **Article 19** Modification du présent Accord en vue de le rendre conforme à des traités multilatéraux

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

### **Article 20** Enregistrement de l'Accord et de ses amendements

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

### **Article 21** Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel cas, la dénonciation aura effet douze (12) mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, 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 22** Entrée en vigueur de l'Accord et des amendements

1. Le présent Accord ou tout amendement sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Toute modification de l'Annexe du présent Accord approuvée par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur lorsqu'elle sera confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

Fait à Nairobi, le 21 novembre 1978, en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
H. Miesch

Pour le  
Gouvernement du Kenya:  
I.O. Okero

25336

## Tableaux de routes

Tableau I

Route que l'entreprise désignée par le Kenya peut exploiter dans les deux sens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points au Kenya	Entebbe Le Caire Athènes	Zurich	Copenhague

Tableau II

Route que l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter dans les deux sens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Kenya	Points au-delà
Points en Suisse	Athènes Khartoum Entebbe	Nairobi	Johannesburg

## Notes

1. A moins qu'il n'en soit spécifié autrement, chaque entreprise désignée peut, en exploitant les services convenus, omettre certains points intermédiaires ou au-delà lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes convenues 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 certains de ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés à la partie respective des tableaux de routes.
4. Chaque entreprise désignée peut desservir certains points qui ne sont pas mentionnés aux tableaux de routes, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et les points sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
5. Dans les secteurs où il n'a pas été accordé de droits en cinquième liberté, il ne peut pas être exercé de droits d'arrêt en cours de route.

**Accord  
entre la Confédération Suisse  
et la République Unie de Tanzanie  
relatif au trafic aérien de lignes**

*Texte original*

---

*La Confédération Suisse*

*et*

*la République Unie de Tanzanie*

(dénommées ci-après 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 en vue d'établir des services aériens réguliers,

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

**Article premier Définition**

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;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Confédération Suisse, l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne la République Unie de Tanzanie, le ministre qui est responsable en ce moment des affaires ayant trait à l'aviation civile 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 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention;
- e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention;
- f. les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» ont la signification que leur donne l'Annexe 9 de la Convention;



## Trafic aérien de lignes

---

- g. 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 prévienne 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'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés respectivement ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
  - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
  - b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
  - c. du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.
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.
4. Les dispositions de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux conclu à Chicago le 7 décembre 1944 seront applicables entre les Parties Contractantes comme si les deux Parties Contractantes avaient accepté cet Accord.

### Article 3 Désignation des entreprises de transport aérien et autorisations 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

## Trafic aérien de lignes

sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser 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 ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord soit en vigueur.

### Article 4 Révocation et suspension des autorisations 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 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 négligé 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 5 Dispositions concernant la capacité

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus 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.
3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées devra être adaptée à la demande de trafic.
4. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.
5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers 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 traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
  - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

#### **Article 6** Droits de douane et 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 ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il soient employés sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.
2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes:
  - 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 par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
  - c. les carburants et lubrifiants utilisés pour 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.

#### **Article 7** Trafic de transit

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 au plus à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des taxes et des droits, y compris des droits de douane.

#### **Article 8** 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 préférences 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 9** Utilisation de facilités

Pour l'utilisation des aéroports et des autres facilités mises à disposition par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs d'entreprises étrangères affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 10** Représentation de l'entreprise de transport aérien

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces repré-

sentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable.

2. Le nombre total des agents et représentants désignés par chacune des entreprises et qui ont la nationalité de celle-ci sera convenu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

#### Article 11 Certificats et 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 ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

#### Article 12 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 les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante

ont 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 17 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 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.

### **Article 13** Programme d'exploitation

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante doit transmettre son programme de trafic aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante (60) jours avant le début de l'exploitation. Le programme doit contenir la fréquence des services et les types d'aéronef qui seront utilisés.

2. 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.

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 sept jours ouvrables avant le début du vol.

### **Article 14** Transfert de revenus

1. Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

2. Les revenus qui ne sont pas en relation directe avec les services convenus seront soumis aux prescriptions nationales qui sont applicables au transfert de devises acquises par des entreprises commerciales étrangères.

### **Article 15** Communication de statistiques

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

**Article 16** Consultations

1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

**Article 17** Règlement des différends

1. Les différends entre les Parties Contractantes relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourraient être éliminés par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, seront soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes 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** Enregistrement

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

**Article 19** Conformité avec des conventions multilatérales

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

**Article 20** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par notification écrite; celle-ci sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. La dénonciation aura effet au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification. Celle-ci peut cependant être retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception 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 été informée.

#### **Article 21** Entrée en vigueur et modification

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

2. Toute modification du présent Accord sera appliquée provisoirement dès le jour où les Parties Contractantes se seront mises d'accord, et elle entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles.

3. Des modifications de l'Annexe pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles se seront mises d'accord et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

Fait à Dar es Salaam, le 19 janvier 1979 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
P.E. Jaccaud

Pour le Gouvernement de la  
République Unie de Tanzanie:  
A. Jamal



## 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 en Tanzanie	Points au-delà de la Tanzanie
Points en Suisse	Deux points en Europe; deux points au Moyen Orient; trois points en Afrique	Kilimanjaro et/ou Dar es Salaam	Quatre points en Afrique

Tableau II

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Tanzanie	Trois points en Afrique; deux points au Moyen Orient; deux points en Europe	Bâle et/ou Genève et/ou Zurich	Quatre points en Europe

## Notes

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. 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 dans une certaine mesure directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Des points pouvant être desservis avec des droits de trafic en cinquième liberté seront convenus séparément entre les autorités aéronautiques.

**Accord  
entre la Confédération Suisse  
et la République Islamique de Mauritanie  
relatif au trafic aérien de lignes**

---

*La Suisse*

*et*

*la République Islamique de Mauritanie*

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 en vue d'établir des services aériens réguliers,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie 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 inclue chaque Annexe et amendements des Annexes adoptés conformément à l'article 90 de cette convention et chaque amendement de la convention adopté conformément à l'article 94 dès que ces Annexes et amendements sont devenus applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et en ce qui concerne la République Islamique de Mauritanie, le Ministère des Transports, des Postes, des Télécommunications, de l'Artisanat et du Tourisme ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités ou des fonctions similaires;
- c. l'expression «territoire» en rapport d'un Etat signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;
- d. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- e. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le trans-

port 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 prévoit expressément.

## Article 2 Droits de trafic

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord les Parties Contractantes accordent mutuellement aux entreprises désignées les droits suivants:

- a. de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur le territoire de chaque Partie Contractante aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés à ladite Annexe;
- d. d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur les territoires des Etats tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord à destination ou en provenance des points du territoire de l'autre Partie Contractante spécifiés à ladite Annexe.

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 Désignation et autorisation

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 de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser 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 ou à des ressortissants de celle-ci.
5. Nonobstant les dispositions du présent article et de l'article 4, une Partie Contractante pourra désigner une entreprise commune de transport aérien constituée conformément aux articles 77 et 79 de la Convention et cette entreprise sera acceptée par l'autre Partie Contractante.
6. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit en vigueur.

#### Article 4 Suspension et révocation

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. sous réserve des dispositions de l'article 3, paragraphe 5 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 négligé 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 5 Prescriptions sur la capacité

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus 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.
3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées devra être adaptée à la demande de trafic.
4. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.
5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers 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 traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
  - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

#### **Article 6** Exonération des droits de douane et des taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, et les articles destinés à la vente en vol aux passagers en quantité limitée 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.
2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes:
  - a. les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
  - b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
  - c. les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. 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.

#### **Article 7 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 au plus à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des taxes et des droits, y compris des droits de douane.

#### **Article 8 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.

#### **Article 9 Principe de traitement égal**

1. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférences à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés à l'article 8 du présent Accord.

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

3. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique composé de ressortissants des deux Parties Contractantes. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable.

**Article 10** Reconnaissance des certificats et 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 ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

**Article 11** 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 les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont 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 16 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 16 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.

#### **Article 12** Horaires et vols supplémentaires

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. 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 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 13** Transfert des recettes

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

#### **Article 14** Statistiques

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

#### **Article 15** Consultations

1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

#### **Article 16** Règlement des différends

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe devra être réglé, en premier lieu, par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. En cas d'échec, le différend devra être réglé par la voie diplomatique.



**Article 17** Enregistrement

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

**Article 18** Conformité avec les Conventions multilatérales

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

**Article 19** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par notification écrite; celle-ci sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. La dénonciation aura effet au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la dénonciation. Celle-ci peut cependant être retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie Contractante, la dénonciation sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura été informée.

**Article 20** Entrée en vigueur et modifications

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

2. Toute modification du présent Accord sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature. Elle entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles.

3. Des modifications de l'Annexe pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour de leur signature et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

Fait à Nouakchott, le 13 mars 1979, en double exemplaire, en langue française.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
R.-E. Campiche

Pour le Gouvernement de la  
République Islamique de Mauritanie:  
V.O. Maayouf

## Trafic aérien de lignes

Annexe

## 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 en Mauritanie	Points au-delà de la Mauritanie
Points en Suisse	Un point en Europe ou en Afrique	Un point en Mauritanie	Un point en Afrique

Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République Islamique de Mauritanie peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Mauritanie	Un point en Afrique ou en Europe	Un point en Suisse	Un point en Europe

## Notes

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. 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 dans une certaine mesure 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.