

FEUILLE FÉDÉRALE

104^e année

Berne, le 9 octobre 1952

Volume III

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

6326

MESSAGE

du

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

(Du 3 octobre 1952)

Monsieur le Président et Messieurs,

Les efforts de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue d'un accord multilatéral sur les transports aériens n'ont malheureusement abouti jusqu'à ce jour à aucun résultat tangible. Faute d'avoir pu conclure un accord général, les Etats ont été contraints de régler par des accords bilatéraux leurs relations dans le domaine de la navigation aérienne. En effet, depuis la conférence de Chicago en 1944, date à laquelle fut créée l'Organisation de l'aviation civile internationale, les accords bilatéraux de transports aériens se sont multipliés. C'est ainsi que, successivement, après que les Anglo-Américains en eurent donné l'exemple aux Bermudes, le 11 février 1946, les Etats ont souscrit les accords indispensables à la reprise du trafic mondial.

Le droit international confère à chaque nation la souveraineté entière et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire et, dans le domaine des transports internationaux réguliers, un aéronef étranger ne peut, sauf autorisation, ni pénétrer dans son espace aérien, ni atterrir sur son territoire pour s'y ravitailler ou pour toute autre raison d'ordre commercial, pas plus qu'il n'y peut déposer ou prendre des passagers ou du fret. En effet, l'article 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944 (RO 63, 1378; FF 1946, III, 583), convention à laquelle la Suisse a adhéré, dispose qu'aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un Etat contractant « s'il n'est au bénéfice d'une permission spéciale ou d'une autorisation dudit Etat, et conformément aux termes de cette permission ou de cette autorisation ». Mais la densité actuelle du réseau aérien est telle qu'il ne saurait être question de demander pour chaque service isolément le consentement de l'Etat de destination ou des autorités



exerçant la souveraineté sur les territoires survolés. Force est donc pour les Etats participants aux transports aériens internationaux de s'assurer les droits nécessaires par des arrangements bilatéraux.

La Suisse doit agir de même si elle veut conquérir une place dans le trafic aérien et participer activement aux transports aériens internationaux. C'est pourquoi elle a ouvert des négociations avec de nombreux pays pour pouvoir assurer conventionnellement des rapports aériens normaux et doter la Suisse d'un fondement juridique pour son activité hors de nos frontières. Pour atteindre ce but, il était indispensable qu'elle conclût avec divers Etats, au gré des occasions, des accords bilatéraux relatifs aux permissions ou autorisations prévues par l'article 6 de la convention de Chicago. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la Suisse a ainsi conclu avec 19 Etats des accords sur la navigation aérienne commerciale, dont 15 ont déjà été approuvés par l'arrêté fédéral du 26 avril 1951 approuvant des accords sur les transports aériens commerciaux (RO 1951, 571).

Les accords dont il s'agit ne contenaient que des dispositions relatives aux lignes régulières de navigation aérienne. Toutefois, depuis quelque temps, certains Etats sont d'avis qu'il convient de donner un statut contractuel également aux transports commerciaux non réguliers dits trafic à la demande. Ce trafic, qui a pris une importance notable depuis la dernière guerre, complète utilement les services réguliers. Tel est le cas en ce qui concerne le transport de touristes entre la Grande-Bretagne et la Suisse. C'est pourquoi les autorités britanniques proposèrent de conclure dans les limites de l'article 5, 2^e alinéa, de la convention de Chicago, un accord contenant certains principes sur la réglementation du trafic aérien commercial non régulier.

Nous avons donc l'honneur de solliciter aujourd'hui votre approbation pour quatre nouveaux accords de lignes régulières conclus entre la Suisse et le Grand-Duché de Luxembourg, la République des Philippines, le Pakistan et l'Irak, de même que pour un accord relatif au trafic aérien non régulier conclu avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

CONTENU ET HISTORIQUE DES ACCORDS

On peut dire que dans les accords de lignes conclus par la Suisse se retrouvent généralement les éléments suivants:

- a. Des privilèges en vertu desquels les parties contractantes s'accordent mutuellement, en temps de paix, certains droits pour l'établissement de services aériens internationaux réguliers et autorisent, à certaines conditions, un transporteur aérien d'une nation à pénétrer dans l'espace atmosphérique d'une autre;
- b. Les conditions, principes et réserves concernant la capacité de transport, les tarifs, le traitement douanier des aéronefs, de leurs pièces détachées,

de leurs combustibles, etc., les taxes d'aéroport et autres prélèvements ou droits, les prescriptions nationales sur la circulation aérienne, l'entrée et la sortie du pays, le contrôle à la frontière et des passeports, le contrôle douanier, etc.;

- c. Les dispositions relatives au contrôle effectif des entreprises admises au trafic aérien régulier, aux clauses d'arbitrage, au dépôt de l'accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'échange de renseignements statistiques, à l'entrée en vigueur, à la modification et à la dénonciation de l'accord;
- d. La description des droits qui doivent être conférés de part et d'autre (droits de transit sans atterrissage, droits d'atterrissage à des fins non commerciales et avec certaines restrictions, droits de prendre et de déposer des passagers, du courrier postal et du fret), ainsi que l'énumération des services aériens conférés de part et d'autre.

L'accord-type proposé par la Suisse ne sort habituellement pas sans modifications des pourparlers avec les autres Etats. Il n'est pas possible d'éviter des changements de forme notables et même certaines modifications d'ordre matériel. L'exposé ci-après se borne donc à expliquer et à motiver les dérogations que les accords contiennent par rapport à ceux qui ont été approuvés par les chambres fédérales le 26 avril 1951.

a. L'accord aéronautique avec le Luxembourg

Vers la fin de 1950, le gouvernement de Luxembourg informait le département politique de son désir de conclure avec la Suisse un accord relatif aux transports aériens. Bien que l'exploitation d'une ligne aérienne suisse à destination ou à travers le Luxembourg ne fût pas envisagée pour le moment, il n'y avait aucun motif de s'opposer à la conclusion d'un accord aéronautique entre la Suisse et le Grand-Duché.

Les négociations qui furent entamées à Berne, en février 1951, aboutirent bientôt à un arrangement qui, sauf quelques modifications de détail est conforme au prototype suisse. Comme de coutume, les Etats contractants s'accordent les droits spécifiés à l'annexe à l'accord et qui ont trait à l'établissement des lignes. En outre, l'accord précise les points, situés entre le Luxembourg et la Suisse ou au-delà de celle-ci, que peuvent desservir les services aériens luxembourgeois. D'emblée, les autorités luxembourgeoises se déclarèrent d'accord de renoncer à l'exercice de droits commerciaux entre la Suisse et les points desservis par les lignes régulières suisses au moment de la conclusion de l'accord.

L'accord ne contient rien qui contredise les accords qui ont été approuvés par les chambres fédérales. Il a été signé le 9 avril 1951, sous réserve de ratification.

b. L'accord aéronautique avec les Philippines

A la demande de la République des Philippines, qui désirait établir une ligne aérienne régulière entre Manille et la Grande-Bretagne en touchant la Suisse, des pourparlers eurent lieu en octobre 1951 entre une délégation suisse et une délégation des Philippines pour la conclusion d'un accord. Conformément à la politique libérale de communications aériennes qui est depuis longtemps celle de la Suisse, nous avons estimé qu'un accord de ce genre pouvait être conclu en vue d'assurer une base juridique à l'ouverture éventuelle d'une ligne aérienne suisse vers l'Extrême-Orient.

La délégation philippine accepta presque entièrement notre projet d'accord, auquel elle proposa d'apporter quelques adjonctions qui purent être facilement admises.

Tandis que la compagnie de navigation aérienne des Philippines était en mesure d'exploiter très tôt une ligne régulière déterminée à travers la Suisse, cette dernière ne pouvait songer, de son côté, à ouvrir dans un proche avenir un service à destination de l'Extrême-Orient. D'où la différence des tableaux de lignes qui figurent à l'annexe à l'accord.

L'accord fut signé à Manille le 8 mars 1952, sous la réserve habituelle de la ratification.

c. L'accord aéronautique avec le Pakistan

Le désir ayant été exprimé d'étendre dans un avenir rapproché le réseau aérien suisse à l'Inde et d'ouvrir une ligne régulière à destination de Bombay, il était nécessaire, en application de la convention de Chicago, de s'assurer des droits d'atterrissage à Karachi et de régler, par convention, les relations aériennes avec le Pakistan, d'autant plus qu'un accord aéronautique avait déjà été conclu avec l'Inde en 1949. La conclusion d'un accord analogue fut alors proposée aux autorités pakistanaises. Ces dernières ayant accueilli favorablement notre proposition, des négociations furent entamées par la légation de Suisse à Karachi. Les autorités pakistanaises acceptèrent de manière à peu près générale nos desiderata concernant le texte dudit accord. Les longues négociations aboutirent finalement à un résultat satisfaisant. L'accord s'inspire, comme de coutume, des clauses dites des Bermudes et reproduit également les dispositions habituelles de nos accords, sous une forme un peu différente.

La signature de l'accord a eu lieu le 17 mars 1952 à Karachi. Son entrée en vigueur est toutefois subordonnée à un échange de notes diplomatiques. Cette formalité ne pourra être accomplie, en ce qui concerne la Suisse, que lorsque le texte de l'accord aura été approuvé par les deux conseils.

d. L'accord aéronautique avec l'Irak

Au printemps 1949, le département des postes et des chemins de fer demanda au département politique de prendre contact avec les autorités de divers Etats du Proche-Orient en vue de régler conventionnellement le trafic aérien à destination de ces Etats ou simplement par leur territoire à destination de points situés au-delà. Il s'avérait nécessaire en particulier de conclure un accord aéronautique avec l'Irak, car depuis le début de 1949 déjà, une ligne suisse était exploitée régulièrement à destination de Basrah en passant par Le Caire. De plus, il importait de s'assurer le droit de survoler ce pays en vue de l'établissement de la ligne future vers l'Inde.

L'accord qui fut négocié en partie par le ministre de Suisse à Beyrouth et en partie par la chancellerie de la légation à Bagdad diffère sur quelques points seulement de celui que nous avons proposé aux autorités irakiennes.

Au cours des pourparlers de Bagdad, certaines difficultés se firent jour en raison des relations politiques existant entre l'Irak et l'Etat d'Israël. Il eût été intéressant pour une entreprise suisse de pouvoir exploiter une ligne à destination de Basrah ou une ligne de transit à travers le territoire irakien, qui aurait permis de desservir à l'ouest l'aéroport de Tel Aviv. Ce projet se révéla malheureusement irréalisable pour le moment. Il en sera probablement ainsi tant que subsistera l'état de guerre entre l'Irak et Israël. Forcé fut donc de renoncer à la mention de Tel Aviv au tableau I, chiffres 1 et 2 de l'annexe.

Le gouvernement irakien applique le principe du cabotage au trafic aérien entre Etats arabes, c'est-à-dire entre Bagdad d'une part, Le Caire, Damas et Beyrouth d'autre part, pour ne citer que les exemples les plus importants. Une ligne aérienne suisse n'a donc pas la possibilité d'exercer des droits commerciaux entre ces points du Proche-Orient et l'Egypte. L'exercice de la 5^e liberté nous a été également refusé en ce qui concerne Koweït et Bahrein, les transports entre ces deux points et l'Irak étant réservés exclusivement aux lignes anglaises, d'une part, et irakiennes, d'autre part. Aucune exception n'est accordée à un autre pays.

L'accord entre la Suisse et l'Irak a été signé à Bagdad le 31 mars 1952, sous réserve habituelle de la ratification.

e. L'accord relatif au trafic aérien non régulier avec la Grande-Bretagne

Sur la proposition du gouvernement britannique, des pourparlers ont eu lieu à Berne en février 1951 entre des représentants de la Suisse et une délégation britannique en vue d'un accord international concernant le trafic aérien dit à la demande. Ces pourparlers conduisirent à la conclusion que la forme la plus opportune d'un tel accord serait un échange de notes. C'est pourquoi l'accord est constitué par une note du signataire suisse et une note du signataire britannique.

L'intérêt économique de notre pays au trafic aérien commercial non régulier entre la Suisse et la Grande-Bretagne est devenu très grand ces derniers temps, surtout en ce qui concerne l'industrie touristique. Quelques chiffres témoignent de l'importance de ce trafic à la demande, comparé au trafic des lignes régulières. Entre la Suisse et la Grande-Bretagne, au cours des années 1949 à 1951, il a été transporté par voie aérienne dans les deux directions, au total:

	Sur les lignes régulières	Par les entreprises du trafic à la demande	Part du trafic à la demande en % du total
1949 . .	77 286 passagers	5089 passagers	6¼
1950 . .	77 011 passagers	6196 passagers	7½
1951 . .	100 670 passagers	5724 passagers	5½

Le trafic occasionnel, entre la Suisse et la Grande-Bretagne, est presque exclusivement du trafic touristique qui, pour une bonne partie, n'affecte pas les services réguliers. Cette remarque s'applique avant tout à ceux des touristes de Grande-Bretagne qui, membres de sociétés déterminées, désirent être transportés en groupe le plus tôt possible et au meilleur marché.

Ainsi que nous l'avons déjà constaté, l'échange de notes se fonde sur l'article 5, 2^e alinéa, de la convention relative à l'aviation civile internationale, qui réserve le droit des Etats contractants de régler le trafic à la demande par des prescriptions, conditions et limitations. La loi sur la navigation aérienne fait dépendre le transport professionnel non régulier d'une autorisation de police de l'office fédéral de l'air (art. 33), cette autorisation pouvant être, pour les entreprises étrangères, subordonnée à la condition que l'Etat étranger accorde la réciprocité. Ces principes ont trouvé leur application à l'article 162 du règlement d'exécution de la loi, où l'on renvoie expressément aux accords internationaux sur les vols commerciaux à la demande.

Les chiffres 1 des deux notes reproduisent le contenu essentiel de l'arrangement conclu avec la Grande-Bretagne. En tête figure le principe que le trafic aérien commercial entre les Etats contractants, en tant qu'il n'est pas déjà réglé par l'accord du 5 avril 1950 sur les transports aériens réguliers, doit être autorisé sans procédure spéciale. Ne sont exclus de ce principe que les vols effectués sur un parcours desservi en même temps par un service régulier, et encore seulement si l'entreprise transporte à la fois plus de quatre passagers et a déjà effectué un vol avec plus de quatre passagers moins de dix jours auparavant. Pour qu'une société déterminée, par exemple le club britannique de ski, puisse effectuer une série de ces vols soumis à autorisation, l'autorité aéronautique compétente doit pouvoir exiger la déclaration que seuls des membres de la société en question seront transportés. Tous les autres points touchés par les deux notes sont sans grande importance matérielle.

Après avoir été approuvées par les deux gouvernements intéressés, les notes constituant l'accord relatif au trafic aérien non régulier furent signées

et échangées le 13 mai 1952. Nous soumettons l'accord à votre approbation. Nous procéderons ensuite à la ratification.

Il n'y a, dans les divers accords de lignes régulières qui font l'objet du présent message, rien qui dépasse ce que l'on trouve dans les conventions que depuis des années la Suisse a conclues au sujet des services aériens internationaux et que les chambres ont récemment approuvées. Seul l'accord relatif au trafic aérien non régulier avec la Grande-Bretagne se rapporte à un nouvel objet du droit aérien.

Les accords que nous vous soumettons ont été examinés et approuvés par la commission de la navigation aérienne.

Nous vous proposons donc de donner votre assentiment aux accords dont il s'agit en adoptant le projet d'arrêté ci-joint et nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 3 octobre 1952.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

KOBELT

Le vice-chancelier,

F. WEBER

192

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

des accords sur les transports aériens commerciaux

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

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

vu le message du Conseil fédéral du 3 octobre 1952,

*arrête :***Article premier**

Sont approuvés les accords sur la création et l'exploitation de services réguliers de navigation aérienne conclus avec le Luxembourg, le 9 avril 1951, les Philippines, le 8 mars 1952, le Pakistan, le 17 mars 1952, l'Irak, le 31 mars 1952 et l'accord relatif au trafic aérien non régulier conclu avec la Grande-Bretagne le 13 mai 1952.

Art. 2

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier les accords mentionnés.

9484

ACCORD

relatif

aux transports aériens entre la Suisse et le Grand-Duché de Luxembourg

Conclu à Berne le 9 avril 1951

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, considérant:

que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine; et

qu'il y a lieu, en conséquence, de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre les territoires suisse et luxembourgeois ou en transit par eux;

ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1

a. Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'annexe pour l'établissement des services aériens internationaux définis à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b. Chaque Partie contractante désignera une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services qu'elle peut ainsi établir et décidera de leur date d'ouverture.

Article 2

a. Chaque Partie contractante devra, sous réserve de l'article 8 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services aériens définis à l'annexe, les entreprises désignées pourront être appelées à justifier de leurs qualifications, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques habilitées à délivrer l'autorisation d'exploitation.

Article 3

a. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

b. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services aériens respectifs.

c. Les services aériens définis à l'annexe auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise désignée et les pays de destination.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante, aux points spécifiés à l'annexe, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et luxembourgeois et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1 — à la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination ;

2 — aux exigences d'une exploitation économique des services aériens définis à l'annexe ;

3 — à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

e. Les entreprises désignées jouiront, sur le territoire des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services aériens définis à l'annexe.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service aérien, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9 ci-après.

Article 5

a. Les Parties contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par l'entreprise désignée de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des services aériens internationaux similaires.

b. Les carburants, les pièces de rechange et l'équipement normal introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour le compte de cette entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de celle-ci bénéficieront du traitement de la nation la plus favorisée ou, sous réserve de réciprocité, du traitement national en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c. Tout aéronef utilisé par l'entreprise désignée d'une Partie contractante sur les services aériens définis à l'annexe, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans cet aéronef seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services aériens définis à l'annexe. 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 par un autre État.

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

b. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois

postaux ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée et de congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

c. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires ne seront pas perçus sur les bagages et marchandises en transit direct.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Les Parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b. Un tel différend sera porté devant tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944, ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette Organisation.

c. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

a. Le présent accord sera appliqué dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes.

b. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer que les principes définis au présent accord et à son annexe sont appliqués et que les objectifs de celui-ci sont réalisés de manière satisfaisante.

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

d. Si une Partie contractante souhaite modifier les termes du présent accord ou de son annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Toute modification de l'annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

e. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. La notification faite, le présent accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception émanant de cette Partie contractante, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12

Pour l'application du présent accord et de son annexe, sauf autre indication du contexte:

a. L'expression « autorité aéronautique » signifie:

en ce qui concerne la Suisse,

le Département fédéral des postes et des chemins de fer, Office de l'air, ou toute personne ou tout organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Département,

en ce qui concerne le Luxembourg,

le Ministère des transports, Aéronautique civile, ou toute personne ou tout organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère;

b. L'expression « entreprise désignée » signifie l'entreprise de transports aériens que l'autorité aéronautique d'une Partie contractante annoncera par écrit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante comme

étant désignée, aux termes des articles 1 et 2 ci-dessus, pour exploiter les services aériens mentionnés dans cette notification;

c. L'expression « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944;

d. Les expressions définies à l'article 96, paragraphes a), b) et d) de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944, ont la signification que leur donne cette disposition.

Fait à Berne, le 9 avril 1951, en double exemplaire, en langue française.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse :
(signé) Max PETITPIERRE

Pour le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg :
(signé) J. STURM

ANNEXE

a. L'entreprise suisse désignée est la Swissair, Société anonyme suisse pour la navigation aérienne, ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par l'autorité aéronautique suisse à l'autorité aéronautique luxembourgeoise.

b. L'entreprise luxembourgeoise désignée est la « Luxembourg Airlines », Société luxembourgeoise de navigation aérienne, ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par l'autorité aéronautique luxembourgeoise à l'autorité aéronautique suisse.

c. Pour exploiter les services aériens définis aux tableaux ci-après, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale non commerciale; elle pourra aussi utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international.

d. Pour exploiter les services aériens définis aux tableaux ci-après, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira en outre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions prévues par l'accord.

e. Les entreprises désignées pourront supprimer des escales lors de tout ou partie des vols.

Tableau I

Services aériens qui peuvent être exploités par l'entreprise suisse désignée

Points en Suisse-Luxembourg et au-delà.

Tableau II

Services aériens qui peuvent être exploités par l'entreprise luxembourgeoise désignée

1. Luxembourg—Francfort-sur-Main et/ou Strasbourg—Zurich—Milan et au-delà.

L'entreprise luxembourgeoise désignée ne jouira de droits commerciaux entre Francfort-sur-Main et Zurich que si Francfort-sur-Main n'est pas desservi par l'entreprise suisse désignée.

Elle ne jouira de droits commerciaux entre Zurich et des points situés au delà de Milan que si ces points ne sont pas desservis par l'entreprise suisse désignée, lors de la signature de l'accord.

2. Luxembourg—Genève—Nice et au-delà.

L'entreprise luxembourgeoise désignée ne jouira de droits commerciaux entre Genève, d'une part, Nice et des points situés au-delà, d'autre part, que si ces points ne sont pas desservis par l'entreprise suisse désignée, lors de la signature de l'accord.

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et la République des Philippines

Conclu à Manille le 8 mars 1952

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République des Philippines, considérant

que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et la République des Philippines un accord réglementant les transports aériens par des services réguliers;

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

Article premier

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe pour établir les services aériens internationaux réguliers définis à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b. Chaque Partie contractante désignera une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus, dont elle décidera la date d'ouverture.

Article 2

a. Sous réserve de l'article 8 ci-après, l'autorisation d'exploitation nécessaire devra être délivrée à l'entreprise désignée de chaque Partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, ces entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité.

Article 3

a. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

b. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

c. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise désignée et les pays de destination.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et philippin et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1) à la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination;

2) aux exigences d'une exploitation économique des services convenus;

3) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

e. Les entreprises désignées jouiront, tant en Suisse qu'aux Philippines, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9 ci-après.

Article 5

a. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent les aéronefs

nationaux affectés à des services internationaux similaires ou l'entreprise étrangère de transport aérien la plus favorisée.

b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour le compte de cette entreprise et destinés uniquement aux aéronefs de ladite entreprise seront, sous réserve de réciprocité, exempts des droits d'entrée conformément à la réglementation nationale. En ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, ils seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

c. Les aéronefs que l'entreprise désignée d'une Partie contractante utilisera sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

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

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante 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.

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

c. Quoiqu'un visa soit normalement requis pour l'admission d'étrangers sur le territoire de chacune des deux Parties contractantes, l'équipage inscrit dans le livre de bord de tout aéronef employé à un service convenu en application du présent accord sera dispensé de cette obligation, pourvu que ses membres soient en possession d'un passeport valable et d'une pièce d'identité émanant de l'autorité compétente du pays auquel appartient l'aéronef, étant entendu, d'autre part, que, si des prescriptions internationales régissant cette matière sont ratifiées par les deux pays et entrent en vigueur, elles seront applicables.

d. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires ne seront pas perçus sur les bagages et marchandises en transit direct.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Les Parties contractantes soumettront à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b. Un tel différend sera porté devant tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale signée, à Chicago, le 7 décembre 1944, ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette organisation.

c. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 11

a. Le présent accord entrera provisoirement en vigueur à la date de sa signature et définitivement au moment de l'échange des instruments de ratification.

b. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte, en particulier, des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger régulièrement.

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

d. Si une Partie contractante désire modifier une clause du présent accord ou de son annexe, cette modification pourra être effectuée par arrangement direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par voie diplomatique.

e. Des modifications à l'annexe pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

f. Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent accord par avis donné un an d'avance à l'autre Partie contractante.

Fait à Manille, le 8 mars 1952, en double exemplaire, en langue française et anglaise.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) M. E. BUCHI

Le Consul de Suisse à Manille

Pour

*le Gouvernement de la République
des Philippines:*

(signé) J. M. ELIZALDE

ANNEXE

Sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante jouira du droit de transit et du droit d'escale à des fins non commerciales, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international; elle jouira en outre, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions énoncées par le présent accord.

Tableau I

Service que peut exploiter l'entreprise philippine de transports aériens

Manille-Calcutta-Karachi-Lyddá-Athènes ou Rome-Zurich ou Genève-Francfort ou Hambourg-Londres et points au-delà, dans les deux directions.

Tableau II

Service que peut exploiter l'entreprise suisse de transports aériens

Un service de Suisse, par le Proche et Moyen-Orient, à Manille et au-delà, dans les deux directions, dont l'itinéraire et les conditions seront fixés ultérieurement, d'entente avec les deux Parties contractantes.



Texte original

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan

Conclu à Karachi le 17 mars 1952

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement du Pakistan, ci-après dénommés « Parties contractantes »,

Ayant ratifié la convention relative à l'aviation civile internationale et l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, signés, à Chicago, le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires de la Suisse et du Pakistan et au-delà.

Conviennent de ce qui suit:

Article I

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens spécifiés à l'annexe ci-jointe (ci-après dénommés « services convenus ») et d'effectuer des transports à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci, dans les conditions prévues par le présent accord.

Article II

A. Chaque service convenu pourra être mis en exploitation aussitôt que :

1) la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une entreprise de transports aériens (dénommée ci-après « entreprise désignée ») pour desservir les routes aériennes décrites à l'annexe (dénommées ci-après « routes décrites »);

2) la Partie contractante qui accorde les droits aura accordé à ladite entreprise l'autorisation d'exploitation appropriée, dans les conditions prévues par le paragraphe B ci-après, ce qu'elle fera dans le délai le plus court possible.

B. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus, l'entreprise désignée pourra être appelée à prouver auprès de l'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits qu'elle est

à même de satisfaire aux conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués par cette autorité pour l'exploitation de services aériens internationaux.

La Partie contractante qui accorde les droits pourra également exiger la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ladite Partie contractante ou de ses ressortissants.

Article III

A. Sous réserve des dispositions du présent accord, l'entreprise désignée d'une Partie contractante jouira, pendant qu'elle exploitera un service convenu sur une route décrite:

1) du droit de faire survoler par ses aéronefs le territoire de l'autre Partie contractante;

2) du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

3) du droit de faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés pour cette route à l'annexe ci-jointe, en vue d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux en provenance ou à destination d'autres points spécifiés.

B. Le paragraphe A ci-dessus ne sera pas considéré comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

C. Chaque Partie contractante s'engage à ne conclure aucun arrangement aux termes duquel un privilège du genre de celui qui est mentionné au paragraphe B ci-dessus serait accordé, sur la base de l'exclusivité, à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article IV

Afin de réaliser et de maintenir l'équilibre entre la capacité offerte par les services convenus et la demande du public sur les routes décrites ou sur certains de leurs tronçons et afin de réaliser et de maintenir une équivalence satisfaisante entre les services convenus, les Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

A. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira de possibilités égales et équitables pour exploiter des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

B. Les services convenus auront pour objet primordial d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entre-

prise désignée a la nationalité et les pays auxquels le trafic est finalement destiné; les droits, accordés à l'entreprise désignée d'une Partie contractante, d'embarquer et de débarquer en des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers situés sur les routes décrites seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les deux Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

- 1) à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise désignée a la nationalité et les points de destination sur les routes décrites;
- 2) aux exigences d'un service aérien long courrier;
- 3) aux besoins de transport aérien des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article V

L'entreprise désignée d'une Partie contractante pourra, en vue d'une exploitation économique, effectuer une rupture de charge (soit le remplacement d'un aéronef par un autre, de capacité différente) sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux conditions suivantes:

- 1) les aéronefs utilisés sur le tronçon d'une route décrite le plus éloigné de leur pays d'origine auront une capacité plus petite que ceux qui seront utilisés sur le tronçon le plus rapproché;
- 2) ces aéronefs plus petits auront un horaire assurant la correspondance avec les aéronefs de plus grande capacité et attendront normalement l'arrivée de ces derniers;
- 3) ces aéronefs plus petits seront utilisés au premier chef pour transporter à leur destination les passagers qui auront voyagé dans les aéronefs plus grands; pour déterminer la capacité des petits aéronefs, il sera tenu compte essentiellement du trafic assuré par les grands aéronefs et demandant normalement à être acheminé plus loin, ainsi que de l'article IV.

Article VI

A. Les tarifs que percevront les entreprises désignées sur l'un ou l'autre des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, en particulier l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques présentées par chaque service aérien (y compris la rapidité et le confort), ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur la route ou le tronçon de route considéré. Ces tarifs seront établis conformément aux paragraphes ci-après.

B. Les tarifs seront, si possible, convenus pour chaque route décrite, entre les entreprises désignées, en consultation avec les autres entreprises

de transports aériens qui desservent cette route ou l'un de ses tronçons. Cet arrangement sera obtenu, lorsque faire se pourra, par la procédure de fixation de tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

C. Si les tarifs ne peuvent faire l'objet d'un arrangement conformément au paragraphe B ci-dessus ou si les entreprises désignées ne s'entendent pas à leur sujet, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de les fixer d'un commun accord.

D. Si ces autorités ne s'entendent pas, le différend sera réglé conformément à l'article XI.

E. En attendant le règlement d'un différend du genre de ceux qui sont mentionnés aux paragraphes C et D ci-dessus, les tarifs déjà en usage seront perçus.

Article VII

A. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fera parvenir sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, aussi rapidement que possible, des informations sur les autorisations données à son entreprise désignée pour exploiter des services aériens à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci. Ces informations comporteront notamment des copies des certificats usuels et des autorisations nécessaires à un service aérien sur les routes décrites, ainsi que les amendements, exemptions et conditions d'exploitation.

B. L'autorité aéronautique ou l'entreprise désignée de chaque Partie contractante fera parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, aussi longtemps en avance que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation des services convenus, ainsi que leurs modifications.

C. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fera parvenir sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante des statistiques du trafic de ses services aériens à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci, avec mention de la provenance et de la destination du trafic.

Article VIII

A. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

B. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par

ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de son entreprise désignée et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes imposés par la première Partie contractante; il est entendu, cependant, qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

C. Les aéronefs d'une Partie contractante, au cours de leurs vols à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou en transit par celui-ci, seront exempts de tous droits fixés par la législation douanière. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire. Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante et seront placées sous surveillance douanière jusqu'à leur réexportation.

Article IX

A. Chaque Partie contractante se réserve le droit, après s'être consultée avec l'autre Partie contractante, de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de cette Partie contractante ou de la révoquer, ou encore de soumettre cette autorisation à telles conditions qu'elle pourrait juger nécessaires lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ou que, de l'avis de celle-ci, elle n'observe pas les conditions auxquelles les droits prévus par le présent accord lui sont accordés.

B. Au cas où une Partie contractante agirait en application du présent article, les droits conférés à l'autre Partie contractante par l'article 11 n'en seront pas affectés.

Article X

A. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue de s'assurer de l'observation des principes énoncés au présent accord.

B. Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, en vue d'apporter au présent accord tous amendements

désirables. Cette consultation devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification de l'accord convenue à la suite de cette consultation entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C. Une fois que la procédure de consultation prévue au paragraphe B ci-dessus aura été engagée, chaque Partie contractante pourra notifier à l'autre, en tout temps, son désir de mettre fin au présent accord, conformément à l'article XIV. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

D. Les modifications apportées par une Partie contractante aux routes décrites, autres que celles qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérées comme des modifications du présent accord. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à de telles modifications, à condition, toutefois, de les notifier sans délai à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Si cette dernière autorité aéronautique estime, eu égard aux principes énoncés à l'article IV, que les intérêts de son entreprise désignée sont affectés par le trafic qu'assure l'entreprise désignée de la première Partie contractante entre le territoire de la seconde Partie contractante et la nouvelle escale en pays tiers, la seconde Partie contractante pourra requérir une consultation conformément au paragraphe B ci-dessus.

Article XI

A. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend directement entre elles.

B. Si les Parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes:

1) elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de quelque autre personne ou organisme; ou

2) si elles ne s'entendent pas à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision de tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, à la décision du Conseil de cette Organisation.

C. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe B ci-dessus.

D. Si une Partie contractante ou son entreprise désignée négligeait de se conformer à une décision prise en application du paragraphe B ci-dessus, l'autre Partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, refuser totalement ou partiellement l'exercice des droits accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

Article XII

Au cas où une convention ou un accord multilatéral concernant le trafic aérien auquel les Parties contractantes adhèreraient viendrait à être conclu, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention ou de cet accord.

Article XIII

A. Pour l'application du présent accord, les expressions « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » auront le sens qui leur est assigné par la convention relative à l'aviation civile internationale.

B. L'expression « territoire », se rapportant à un Etat, s'entendra des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat.

C. L'expression « autorité aéronautique » s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne le Pakistan du Directeur général de l'aviation civile et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

D. L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie dudit accord et toute référence à l'« accord » concernera également l'« annexe », sauf disposition contraire expresse.

Article XIV

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. L'accord prendra fin une année après la date de l'avis de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins que ledit avis ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'un accusé de réception émanant de cette autre Partie contractante, l'avis sera réputé reçu quatorze jours après être parvenu au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément au paragraphe C de l'article X.

Article XV

Le présent accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

L'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Karachi le dix-sept mars 1952, en double exemplaire, en langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) W. HOFER

Pour le Gouvernement du Pakistan:

(signé) A. T. NAQVI

ANNEXE

1. Une entreprise suisse désignée pourra exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route décrite ci-après et effectuer des escales commerciales au Pakistan:

Points en Suisse–Rome–Athènes–Le Caire ou Lydda ou Damas ou Beyrouth–Basrah et / ou Abadan–Koweït–Bahrein–Dhahran–Points au Pakistan–Points en Inde et au-delà.

2. Une entreprise pakistanaise désignée pourra exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur une route aérienne à convenir.

3. Des points situés sur l'une ou l'autre des routes décrites pourront, au gré de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, n'être pas desservis lors de tout ou partie des vols, étant entendu que cette faculté ne s'étendra pas aux points situés en Suisse ou au Pakistan.

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et l'Irak

Conclu à Bagdad le 31 mars 1952

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement Irakien, considérant que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et l'Irak un accord réglementant les transports aériens par des services réguliers;

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

Article premier

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe pour établir les services aériens internationaux réguliers définis à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b. Chaque Partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus, dont elle décidera la date d'ouverture.

Article 2

a. Sous réserve de l'article 8 ci-après, l'autorisation d'exploitation nécessaire devra être délivrée aux entreprises désignées de chaque Partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité.

Article 3

a. Les entreprises désignées bénéficieront, tant en Suisse qu'en Irak, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

b. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

c. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise désignée et les pays de destination.

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et irakien et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1) à la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination;

2) aux exigences d'une exploitation économique des services convenus;

3) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les entreprises désignées n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9 ci-après.

Article 5

a. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante n'auront pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent acquitter les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

b. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte des entreprises désignées de l'autre Partie contractante et destinés uniquement à l'usage des aéronefs desdites entreprises bénéficieront du traitement national en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes imposés aux entreprises de transports aériens qui participent au trafic international; il est entendu, cependant, qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

c. Les aéronefs que les entreprises désignées d'une Partie contractante utiliseront sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans ces appareils seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un pays tiers.

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante 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 aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

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

c. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires si le transit est direct.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Les Parties contractantes soumettront à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b. Un tel différend sera porté devant tout tribunal compétent pour en connaître qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale signée, à Chicago, le 7 décembre 1944, ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette Organisation.

c. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 11

a. Le présent accord sera ratifié par les deux Parties contractantes et les instruments de ratification seront échangés à Bagdad. L'accord entrera en vigueur à la date de cet échange.

b. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte en particulier des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger régulièrement.

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

d. Des modifications à l'annexe pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

e. Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent accord par avis donné un an d'avance à l'autre Partie contractante.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Bagdad, le cinquième jour du mois de Rajab 1371 de l'Hégire correspondant au trente et unième jour du mois de mars 1952 de l'ère Chrétienne, en double exemplaire, en langue arabe et française, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

(signé) F. KAPPELER

Pour le Gouvernement Irakien :

(signé) S. AL WADI

ANNEXE

Sur le territoire de chaque Partie contractante, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante jouiront du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international; elles jouiront en outre, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions énoncées par l'accord.

Tableau I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses de transports aériens

1. Points en Suisse-Rome et / ou Athènes-Le Caire et / ou Beyrouth-Basrah et points au-delà, dans les deux directions.

2. Points en Suisse-Rome et / ou Athènes et / ou Istanbul-Damas ou Beyrouth-Basrah et points au-delà, dans les deux directions.

Certains des points mentionnés ci-dessus pourront n'être pas desservis par les entreprises suisses désignées, lors de tout ou partie des vols.

Au cas où l'un ou l'autre des services définis ci-dessus toucherait Koweït et / ou Bahrein, les entreprises suisses désignées ne seront pas autorisées à embarquer ou à débarquer à ces escales des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination ou en provenance de Basrah.

Tableau II

Service que peuvent exploiter les entreprises irakiennes de transports aériens

Bagdad-Damas-Beyrouth-Nicosie-Athènes-Naples et / ou Rome-Genève et points au-delà, dans les deux directions.

Certains des points mentionnés ci-dessus pourront n'être pas desservis par les entreprises irakiennes désignées, lors de tout ou partie des vols.

ACCORD

entre

**la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord relatif au trafic aérien à la demande**

Conclu à Berne le 13 mai 1952

Date de l'entrée en vigueur:

En date du 13 mai 1952, le chef du Département politique fédéral et le ministre de Sa Majesté britannique ont procédé à un échange de notes concernant la conclusion d'un accord relatif au trafic aérien à la demande entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dont le texte est le suivant:

NOTE SUISSE*Texte original*

Berne, le 13 mai 1952.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de communiquer à Votre Excellence qu'au cours de négociations entre nos deux Gouvernements, il a été reconnu qu'il était dans l'intérêt de la Suisse et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, pour faciliter les communications aériennes entre leurs territoires, de prendre des arrangements concernant les vols commerciaux non couverts par l'accord du 5 avril 1950 entre la Suisse et le Royaume-Uni relatif aux services aériens.

En conséquence, je m'empresse de porter à votre connaissance que le Conseil Fédéral Suisse est prêt à accorder les privilèges suivants aux aéronefs britanniques définis dans cette note, aux conditions spécifiées plus bas, étant entendu que la réciproque est accordée par le Gouvernement du Royaume-Uni aux aéronefs suisses. Ces privilèges s'ajouteront aux droits, dont bénéficient les aéronefs de chacun des deux pays, d'effectuer

Son Excellence

Sir Patrick Stratford SCRIVENER,

Ministre de Sa Majesté Britannique en Suisse

BERNE

des vols en transit et des atterrissages sans but commercial sur le territoire de l'autre sans devoir obtenir une autorisation préalable, comme il est prévu à l'article 5 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago, le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée « la Convention »):

1. Sous réserve des dispositions de la présente note, les aéronefs britanniques effectuant, contre rémunération, des vols non couverts par l'accord du 5 avril 1950 sont autorisés à embarquer et à débarquer sur le territoire suisse des passagers et des marchandises sans autorisation préalable.

Une autorisation préalable sera toutefois exigée pour de tels vols, effectués contre rémunération par des aéronefs britanniques sur chacune des routes décrites aux tableaux I et II de l'annexe à l'accord du 5 avril 1950, si ces routes sont effectivement desservies par une entreprise désignée conformément aux dispositions dudit accord, pour les transports de plus de quatre passagers, lorsque l'exploitant de l'aéronef a déjà effectué, sur l'itinéraire en question, un autre transport de plus de quatre passagers dans les dix jours qui précèdent.

Avant qu'une telle autorisation ne soit donnée pour une série de vols exécutés pour le compte d'une association, les autorités aéronautiques suisses pourront demander que l'exploitant de l'aéronef donne des informations sur le but poursuivi par cette association et qu'il fournisse une déclaration selon laquelle seules les personnes qui en sont membres seront transportées lors de ces vols. Toutefois, l'autorisation d'effectuer une telle série de vols ne sera pas refusée sans raison valable.

2. Aucune disposition de la présente note ne pourra être considérée comme conférant à un aéronef britannique le droit de transporter, contre rémunération, des passagers ou des marchandises provenant de et destinés à des points situés en Suisse.
3. Si les autorités aéronautiques suisses estiment que les vols effectués par des exploitants britanniques, conformément aux dispositions de la présente note, ont un caractère qui permet de les assimiler aux services convenus figurant à l'accord du 5 avril 1950, elles en informeront les autorités aéronautiques du Royaume-Uni. Ces dernières feront savoir aux autorités aéronautiques suisses, dans les dix jours qui suivront la réception de cette notification, si elles consentent que ces vols soient désormais effectués selon les conditions de l'accord précité. A moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne conviennent que de tels vols seront effectués conformément aux dispositions de l'accord précité, les autorités aéronautiques suisses pourront, sans préjudice d'aucune des dispositions de la présente note, refuser l'autorisation de continuer la série de vols ou imposer aux vols ultérieurs

telles conditions qu'elles pourront juger nécessaires. Dans tous les cas, les dispositions légales en vigueur dans chacun des deux pays seront prises en considération.

4. Toutes les dispositions de la Convention qui entrent en considération s'appliqueront aux vols commerciaux effectués conformément aux dispositions de la présente note.

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement régulier et les approvisionnements normaux des aéronefs, introduits ou pris à bord en Suisse par ou pour des aéronefs britanniques et destinés uniquement à l'usage de ces aéronefs jouiront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires, d'un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui qui est accordé aux fournitures similaires introduites ou prises à bord en Suisse, à l'usage des aéronefs suisses ou de ceux de la nation la plus favorisée affectés à des vols commerciaux du même genre que ceux qui sont effectués conformément aux dispositions de cette note. Ce traitement sera accordé en plus et sans préjudice de celui auquel le Conseil Fédéral Suisse est tenu par l'article 24 de la Convention.

5. Le Conseil Fédéral Suisse se réserve le droit d'interdire l'exercice de droits commerciaux au sens de la présente note par un aéronef britannique en Suisse, si
 - a. Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne possède pas la nationalité britannique, ou si, s'agissant d'une entreprise, le Conseil Fédéral estime qu'une part notable de sa propriété et son contrôle effectif ne se trouvent pas entre les mains de citoyens britanniques, ou si
 - b. Le propriétaire ou l'exploitant, malgré un avertissement adressé par les autorités aéronautiques suisses aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni, continue à ne pas se conformer aux conditions fixées dans cette note.
6. Au sens de la présente note, l'expression « aéronef britannique » désigne un aéronef civil immatriculé dans le Royaume-Uni. Seront réputés « aéronefs britanniques » les aéronefs civils immatriculés dans un territoire dont les relations internationales sont de la compétence du Gouvernement du Royaume-Uni dès le moment où les aéronefs suisses jouiront dans ce territoire de droits analogues à ceux qui sont accordés par la présente note.

Les aéronefs militaires, de douane ou de police ne seront pas considérés comme aéronefs civils.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement du Royaume-Uni est d'accord sur les termes

et conditions de la présente note et s'il est disposé à accorder aux aéronefs suisses des droits équivalents, dans les mêmes termes et conditions. Dans cette éventualité, j'ai l'honneur de suggérer que la présente note et votre réponse spécifiant les termes et conditions selon lesquels le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à garantir les droits correspondants aux aéronefs suisses soient considérés comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements, qui restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une période de deux mois après notification adressée par l'un des deux Gouvernements à l'autre Gouvernement de son intention de mettre fin audit accord. Cet accord sera appliqué provisoirement dès la date de votre réponse à la présente note. Il entrera définitivement en vigueur aussitôt que le Conseil Fédéral Suisse aura notifié sa ratification au Gouvernement du Royaume-Uni, par voie diplomatique. Si la ratification n'est pas notifiée dans les 12 mois à partir de la date de la présente note, chaque Gouvernement pourra mettre fin à l'application provisoire de l'accord, en notifiant par écrit à l'autre Gouvernement sa dénonciation, qui prendra effet deux mois après la date de la notification.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Max PETITPIERRE

NOTE BRITANNIQUE

Traduction de l'anglais

Berne, le 13 mai 1952.

Votre Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note, en date de ce jour, par laquelle Votre Excellence propose certains arrangements concernant les vols commerciaux non couverts par l'accord du 5 avril 1950 entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Suisse relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces derniers.

Son Excellence

Monsieur Max PETITPIERRE

Chef du Département politique

BERNE

En réponse à cette communication, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement du Royaume-Uni se rallie aux termes et conditions de votre note et qu'il est prêt à accorder, sur base de réciprocité, les privilèges suivants aux aéronefs suisses définis dans cette note, aux conditions spécifiées plus bas. Ces privilèges s'ajouteront aux droits, dont bénéficient les aéronefs de chacun des deux pays, d'effectuer des vols en transit et des atterrissages sans but commercial sur le territoire de l'autre sans devoir obtenir une autorisation préalable, comme il est prévu à l'article 5 de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte aux signatures, à Chicago, le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée « la Convention »):

1. Sous réserve des dispositions de la présente note, les aéronefs suisses effectuant, contre rémunération, des vols non couverts par l'accord du 5 avril 1950 sont autorisés à embarquer et à débarquer dans le Royaume-Uni des passagers et des marchandises sans autorisation préalable.

Une autorisation préalable sera toutefois exigée pour de tels vols, effectués contre rémunération par des aéronefs suisses sur chacune des routes décrites aux tableaux I et II de l'annexe à l'accord du 5 avril 1950, si ces routes sont effectivement desservies par une entreprise désignée conformément aux dispositions dudit accord, pour les transports de plus de quatre passagers, lorsque l'exploitant de l'aéronef a déjà effectué, sur l'itinéraire en question, un autre transport de plus de quatre passagers dans les dix jours qui précèdent.

Avant qu'une telle autorisation ne soit donnée pour une série de vols exécutés pour le compte d'une association, les autorités aéronautiques britanniques pourront demander que l'exploitant de l'aéronef donne des informations sur le but poursuivi par cette association et qu'il fournisse une déclaration selon laquelle seules les personnes qui en sont membres seront transportées lors de ces vols. Toutefois, l'autorisation d'effectuer une telle série de vols ne sera pas refusée sans raison valable.

2. Aucune disposition de la présente note ne pourra être considérée comme conférant à un aéronef suisse le droit de transporter, contre rémunération, des passagers et des marchandises provenant de et destinés à des points situés dans le Royaume-Uni ou dans un territoire dont les relations internationales sont de la compétence du Gouvernement du Royaume-Uni.
3. Si les autorités aéronautiques du Royaume-Uni estiment que les vols effectués par des exploitants suisses, conformément aux dispositions de la présente note, ont un caractère qui permet de les assimiler aux services convenus figurant à l'accord du 5 avril 1950, elles en informe-

ront les autorités aéronautiques suisses. Ces dernières feront savoir aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni, dans les dix jours qui suivront la réception de cette notification, si elles consentent que ces vols soient désormais effectués selon les conditions de l'accord précité. A moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne conviennent que de tels vols seront effectués conformément aux dispositions de l'accord précité, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni pourront, sans préjudice d'aucune des dispositions de la présente note, refuser l'autorisation de continuer la série de vols ou imposer aux vols ultérieurs telles conditions qu'elles pourront juger nécessaires. Dans tous les cas, les dispositions légales en vigueur dans chacun des deux pays seront prises en considération.

4. Toutes les dispositions de la Convention qui entrent en considération s'appliqueront aux vols commerciaux effectués conformément aux dispositions de la présente note.

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement régulier et les approvisionnements normaux des aéronefs, introduits ou pris à bord dans le Royaume-Uni par ou pour des aéronefs suisses et destinés uniquement à l'usage de ces aéronefs jouiront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires, d'un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui qui est accordé aux fournitures similaires introduites ou prises à bord dans le Royaume-Uni à l'usage des aéronefs britanniques ou de ceux de la nation la plus favorisée affectés à des vols commerciaux du même genre que ceux qui sont effectués conformément aux dispositions de cette note. Ce traitement sera accordé en plus et sans préjudice de celui auquel le Gouvernement du Royaume-Uni est tenu par l'article 24 de la Convention.

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni se réserve le droit d'interdire l'exercice de droits commerciaux au sens de cette note par un aéronef suisse dans le Royaume-Uni ou dans un territoire dont les relations internationales sont de la compétence du Gouvernement du Royaume-Uni, si
 - a. Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne possède pas la nationalité suisse, ou si, s'agissant d'une entreprise, le Gouvernement du Royaume-Uni estime qu'une part notable de sa propriété et son contrôle effectif ne se trouvent pas entre les mains de citoyens suisses, ou si
 - b. Le propriétaire ou l'exploitant, malgré un avertissement adressé par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni aux autorités aéronautiques suisses, continue à ne pas se conformer aux conditions fixées dans cette note.

6. Les privilèges accordés dans le Royaume-Uni aux aéronefs suisses en vertu de cette note peuvent être étendus à un ou à plusieurs des territoires dont les relations internationales sont placées sous la responsabilité du Gouvernement du Royaume-Uni; cette extension aura lieu par notification adressée par ce Gouvernement au Conseil Fédéral Suisse.

Au cas où ces privilèges auraient été ainsi étendus à un certain territoire, cette extension pourrait être retirée par la suite, en tout temps, par une nouvelle notification écrite du Gouvernement du Royaume-Uni au Conseil Fédéral Suisse.

7. Au sens de la présente note, l'expression « aéronef suisse » désigne un aéronef civil immatriculé en Suisse.

Les aéronefs militaires, de douane ou de police ne seront pas considérés comme aéronefs civils.

Le Gouvernement du Royaume-Uni accepte la suggestion que la note de Votre Excellence et la présente réponse soient considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements, qui restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une période de deux mois après notification adressée par l'un des deux Gouvernements à l'autre Gouvernement de son intention de mettre fin audit accord. Cet accord sera appliqué provisoirement dès la date de ce jour. Il entrera définitivement en vigueur aussitôt que le Conseil Fédéral Suisse aura notifié sa ratification au Gouvernement du Royaume-Uni, par voie diplomatique. Si la ratification n'est pas notifiée dans les douze mois à partir de la date de la présente note, chaque Gouvernement pourra mettre fin à l'application provisoire dudit accord, en notifiant par écrit à l'autre Gouvernement sa dénonciation, qui prendra effet deux mois après la date de la notification.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence l'assurance de ma haute considération.