

# FEUILLE FÉDÉRALE

114<sup>e</sup> année

Berne, le 28 septembre 1962

Volume II

---

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 33 francs par an;  
18 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

---

8552

## MESSAGE

du

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

(Du 14 septembre 1962)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le 21 juin 1961, vous avez approuvé neuf accords sur les transports aériens commerciaux réguliers. La procédure de ratification a été engagée dans tous les cas; les accords avec la Finlande, l'Union Sud-Africaine, le Canada, la Belgique, la République Arabe Unie et la Birmanie sont déjà en vigueur. Depuis notre message du 10 mars 1961 sur cet objet (FF 1961, I, 465), des pourparlers avec six autres Etats ont été conduits à bonne fin. Ont été signés: le 17 mai 1961, un accord avec le Ghana, le 18 mai 1961, un accord avec la Pologne, le 31 août 1961, un accord avec le Libéria, le 27 septembre 1961, un accord avec l'Afghanistan, et le 5 juillet 1962, un accord avec le Maroc. Ce sont ces cinq nouveaux accords sur les services réguliers, complétés par un accord, conclu également le 5 juillet 1962, sur le trafic à la demande avec le Maroc, que nous soumettons ici à votre approbation. Nous vous demandons en outre d'approuver une modification de l'accord relatif aux services réguliers entre la Suisse et le Pakistan conclu à Karachi le 17 mars 1952. Il a été procédé à cette modification en application de l'article X, alinéa B, dudit accord, par les soins de délégués des deux Etats, mandatés à cet effet.

Jusqu'ici, en comptant les cinq nouveaux accords que nous venons de mentionner, la Suisse a conclu des accords bilatéraux sur les transports aériens commerciaux avec 44 Etats; ces accords constituent le fondement juridique sur lequel repose l'exploitation de lignes de navigation aérienne à destination de l'étranger. Il s'agit de 19 Etats européens, 13 Etats asiatiques, 6 Etats africains, 4 Etats de l'Amérique du Sud (depuis le 13 juin 1962, il n'y a plus d'accord avec le Brésil) et 2 Etats de l'Amérique du Nord. Tandis que l'accord

avec la Pologne est avant tout destiné à donner aux services aériens réguliers entre la Suisse et la Pologne, déjà exploités par les entreprises nationales, un fondement juridique contractuel, les accords avec le Ghana, le Libéria et le Maroc ont pour but l'établissement d'un réseau de lignes suisses conduisant en Afrique, et l'accord avec l'Afghanistan, l'agrandissement du réseau de nos lignes en Asie. En Afrique, et aussi en Asie, il existe encore diverses possibilités de développement, et pour cette raison, les relations aériennes avec les Etats de ces continents devront sans aucun doute retenir toute notre attention dans un avenir très prochain. La modification de l'accord avec le Pakistan touche la question centrale de la détermination de l'offre de capacité de transport. Cette modification fut proposée par le Pakistan. La nouvelle rédaction tient compte du vœu des autorités pakistanaïses de doter chaque Etat de possibilités plus larges d'exercer une influence sur le trafic aérien, en recourant à des mesures de protection de son entreprise nationale. Remarquons dans cette introduction générale que des tendances protectionnistes de ce genre se manifestent aujourd'hui dans beaucoup d'Etats. Elles ne sont pas favorables à l'évolution naturelle du trafic aérien mondial et mettent souvent notre entreprise nationale en présence de problèmes difficiles.

A la différence du trafic régulier, le trafic non régulier ou trafic à la demande a déjà été réglé de façon uniforme à l'article 5 de la convention relative à l'aviation civile internationale (RS 13, 619), conclue à Chicago le 7 décembre 1944 et à laquelle la Suisse est partie avec 97 autres Etats. La convention de Chicago contient cependant une réserve fort importante en faveur des prescriptions, conditions ou restrictions de chaque Etat, et beaucoup d'Etats font usage de cette faculté. Un accord qui limite la possibilité de se référer à cette réserve existe cependant entre la plupart des pays de l'Europe occidentale, y compris la Suisse; c'est l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, conclu à Paris le 30 avril 1956 (RO 1957, 481). Cet accord a servi de modèle pour la rédaction du second accord avec le Maroc, relatif au trafic aérien non régulier.

Nous avons l'honneur de vous présenter encore, sur chacun de ces accords, les remarques ci-après.

#### a. Accord avec le Ghana

D'après son article 16, cet « Accord entre la Confédération suisse et la République du Ghana relatif à l'établissement et à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà » est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Les services réguliers que la Swissair S. A. exécute de la Suisse à Accra par Lagos, depuis le début de mai 1962, ont donc déjà pu être organisés conformément aux dispositions de cet accord.

Un premier contact en vue de la conclusion d'un accord avait déjà été pris en 1959, à l'occasion de la demande, présentée par les autorités gha-

néennes, de pouvoir faire passer une ligne aérienne par la Suisse. Lors des pourparlers qui eurent lieu du 28 au 30 mars 1961 à Accra, il ne se manifesta que de minimes divergences de vues, de sorte qu'une entente intervint à bref délai. Il se révéla que le Ghana était aussi intéressé que la Suisse à la conclusion d'un accord. Celui-ci fut signé à Berne le 17 mai 1961.

A la demande des Ghanéens, le texte de l'accord sur les services aériens entre le Ghana et la Grande-Bretagne fut pris comme point de départ des pourparlers. Pour l'essentiel, cet accord anglo-ghanéen correspond à l'accord en vigueur entre la Suisse et la Grande-Bretagne. La plupart des demandes de modifications présentées par la Suisse furent prises en considération. Pour le contenu, l'accord qui a été signé ne diffère pas beaucoup du projet-type de la Suisse. Nous en analysons brièvement ci-après les divers articles. Diverses dispositions se trouvent aussi, dans les mêmes termes ou des termes analogues, dans les autres accords que nous vous soumettons. Nous n'y reviendrons donc pas, nous bornant, pour ces autres accords, à la discussion des dispositions de contenu particulier ou particulièrement important.

L'article premier de l'accord avec le Ghana contient diverses définitions. De la lettre c il résulte que chaque partie contractante ne doit désigner qu'une seule entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus.

L'article 2 décrit sous la forme usuelle dans les accords de ce genre les droits commerciaux conférés de part et d'autre à l'entreprise désignée.

L'article 3 précise les conditions de l'octroi, du refus et du retrait de l'autorisation d'exploitation.

L'article 4 contient des dispositions relatives aux droits de douane et taxes nationales ainsi qu'aux exemptions accordées. Le trafic aérien international ne peut se passer de tels allègements; il faut surtout qu'aucune taxe ne puisse être imposée si elle n'est pas indispensable.

L'article 5 règle en termes généraux la détermination de l'offre de transport. En premier lieu, c'est la demande de trafic entre les territoires des parties contractantes qui fait règle, en second lieu la demande de trafic en provenance ou à destination de points intermédiaires. Cette disposition s'appuie sur l'accord des Bermudes, conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique le 11 février 1946, et dont les dispositions relatives à l'offre de transport ont déjà servi de modèle à de nombreux accords conclus depuis lors. Ces clauses dites des Bermudes constituent aussi une pierre d'angle de la politique aéronautique suisse; elles permettent un compromis raisonnable et équitable entre les intérêts des entreprises désignées par les deux Etats contractants. Elles offrent d'une part de libres possibilités de développement, et d'autre part elles permettent d'éviter que l'une des deux entreprises soit indûment favorisée.

L'article 6 donne aux entreprises désignées la possibilité de changer d'avion en cours de route. La portée pratique de cette disposition est fort limitée.

L'article 7 énumère les principes qui président à la fixation des tarifs. Il n'y a aucune divergence entre ces principes et la procédure habituelle.

L'article 8 consacre le droit des entreprises désignées de transférer à leur siège central le montant net de leurs recettes, au taux officiel de change. Nous nous efforçons d'introduire ces clauses de transfert dans tous les nouveaux accords.

L'article 10 règle l'échange d'informations statistiques nécessaires pour vérifier la capacité offerte sur les services convenus. Des renseignements sur la provenance et la destination du trafic ne peuvent être requis de l'autre partie contractante qu'en tant qu'ils sont disponibles.

Les articles 9 (facilités accordées au trafic en transit), 11 (consultations entre les autorités aéronautiques), 12 (tribunal arbitral), 13 (modification de l'accord et mise en harmonie avec une convention multilatérale), 14 (dénonciation), 15 (enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale) et 16 (application provisoire et ratification) ne donnent pas spécialement lieu à des remarques.

Les tableaux des routes qui peuvent être desservies par les entreprises désignées des deux parties contractantes énumèrent tous les points intermédiaires pouvant entrer en considération, et aussi, pour chaque partie contractante, les points situés au-delà du territoire de l'autre partie contractante. Il n'est pas prévu de restrictions des droits commerciaux. Il faut considérer cependant que l'exercice de droits commerciaux par l'entreprise désignée d'une partie contractante entre le territoire de l'autre partie contractante et des Etats tiers (dit trafic en cinquième liberté) n'est possible qu'avec le consentement de ces derniers. Or justement les Etats africains ne donnent actuellement ce consentement que dans des cas exceptionnels.

#### b. L'accord avec la Pologne

Le trafic aérien régulier entre la Suisse et la Pologne s'est déroulé, jusqu'à la signature de l'accord relatif aux services aériens, sur la base de concessions délivrées de part et d'autre aux entreprises nationales. En novembre 1958, la *Polskie Linie Lotnicze (LOT)* inaugura l'exploitation de la ligne Varsovie-Zurich; depuis juin 1960, la *Swissair* dessert le même parcours.

Par une note du 6 juin 1960, le gouvernement polonais a proposé au Conseil fédéral de régler les relations aéronautiques entre la Suisse et la Pologne par la conclusion d'un accord. Les pourparlers eurent lieu à Berne, du 25 septembre au 3 octobre 1960. En conclusion de ces pourparlers, le texte d'un accord sur les services aériens fut paraphé, puis signé, également à Berne, le 18 mai 1961. En vertu de son article 15, 2<sup>e</sup> alinéa, il est appliqué depuis lors à titre provisoire.

Au début des pourparlers, la délégation polonaise proposa de prendre le projet polonais comme base de discussion. La délégation suisse y consentit,

ayant constaté que ce projet polonais correspondait dans une large mesure aux clauses types élaborées par la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC). L'accord avec la Pologne diffère donc, quant aux termes employés, du modèle suisse; mais les divergences matérielles sont très secondaires. Nous pouvons nous borner, relativement aux diverses dispositions de l'accord, aux remarques suivantes:

A notre avis, le titre de l'accord aurait dû mentionner, comme parties contractantes, les deux Etats, et pas leurs gouvernements, car ce sont les Etats et non les gouvernements qui sont des sujets de droit, au sens du droit des gens. Mais les délégués polonais se référèrent à des instructions formelles et à l'usage constant de leur gouvernement; ils insistèrent pour que l'accord fût conclu par les gouvernements, et non par les Etats. Comme il ne s'agit là, somme toute, que d'une question de forme, nous avons finalement cédé.

L'article 5 décrit la manière de déterminer l'offre de transport. D'après le 1<sup>er</sup> et le 5<sup>e</sup> alinéas, ce sont les principes formulés pour la première fois dans l'accord des Bermudes et repris dans presque tous les accords aéronautiques conclus par la Suisse, qui s'appliquent ici. Les Polonais s'y opposèrent d'abord, parce que ces clauses sont l'expression d'une conception libérale du trafic aérien. Mais finalement, une entente put être réalisée par l'addition des 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> alinéas, qui prévoient que les conditions d'exploitation des services convenus seront fixées par des ententes directes entre les entreprises désignées, ces ententes devant être soumises à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque partie contractante, si les lois de cette partie contractante l'exigent. Cette procédure d'approbation garantit une surveillance suffisante et permet d'éviter que la pratique ne contredise l'accord.

L'accord ne prévoit la possibilité d'en appeler à un tribunal arbitral ni en ce qui concerne la fixation des tarifs (art. 9), ni dans les dispositions générales sur le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de l'accord (art. 12). Du côté polonais, l'insertion de clauses d'arbitrage fut strictement refusée pour le motif que, si les parties intéressées ne pouvaient arriver à régler un différend par des négociations directes, preuve serait faite qu'il n'existe plus un intérêt suffisant à un arrangement contractuel; l'accord devrait donc être résilié; aucun accord aéronautique signé jusqu'ici par la Pologne ne contient une clause d'arbitrage. Du côté suisse, on était en faveur de cette clause pour des raisons de principe, mais on n'insista pas, l'expérience ayant prouvé qu'il n'est fait appel que très exceptionnellement aux tribunaux arbitraux prévus par les accords et que par conséquent les clauses en question n'ont guère d'importance pratique. L'accord prévoit donc seulement que les différends doivent être réglés par des négociations directes entre les autorités aéronautiques et que, si ces négociations échouent, ce sont les gouvernements qui s'efforceront d'aboutir à une entente.

D'après l'article 13, les modifications de l'accord donneront lieu à la même procédure que sa conclusion. Les modifications de l'annexe, contenant les tableaux de routes, pourront en revanche faire l'objet d'une entente entre les autorités aéronautiques. Dans les deux cas, les modifications n'entreront en vigueur qu'après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Le but des pourparlers pour la Suisse était de donner un fondement contractuel à l'exploitation, déjà en cours, de services aériens entre la Suisse et la Pologne. Du côté polonais, on désirait en outre convenir de services aériens prolongés au-delà du territoire de chaque partie contractante. Finalement, on s'entendit pour une ligne dite locale et une ligne en transit pour chacune des deux parties contractantes. La ligne polonaise en transit finit à Paris, la ligne suisse conduirait, cas échéant, à un point qui n'a pas encore été précisé. Il n'est pas question, pour le moment, de prolonger la ligne suisse au-delà de Varsovie.

### c. L'accord avec le Libéria

Pour ses services aériens vers l'Afrique occidentale et l'Afrique du Sud et pour l'exploitation de sa ligne de l'Atlantique Sud, notre entreprise nationale est intéressée à des droits commerciaux dans la République de Libéria (Aéroport de Robertsfield près de Monrovia). En août 1959, nous proposâmes au gouvernement de ce pays l'ouverture de pourparlers en vue de la conclusion d'un accord relatif aux services aériens. Aucune divergence de vues de quelque importance ne s'étant manifestée, les pourparlers purent être conduits par correspondance. Le 31 août 1961, l'accord fut signé à Monrovia par le directeur général des postes de Libéria et l'ambassadeur de la Suisse dans ce pays.

Cet accord ne donne lieu qu'à peu de remarques. On y trouve toutes les dispositions qui figurent d'habitude dans les accords aéronautiques conclus par la Suisse. Certaines dispositions reproduisent presque textuellement l'accord-type de la Suisse, par exemple celles qui se rapportent à l'application des lois et règlements nationaux (article IV), à la détermination de la capacité de transport (article V) et à l'établissement des tarifs (article VII). L'article VI garantit le libre transfert des revenus nets, au taux officiel de change. Quoique l'accord parle partout de plusieurs entreprises désignées, il n'est pas envisagé de désigner plusieurs entreprises suisses, et l'on ne doit pas s'attendre non plus à la désignation de plusieurs entreprises par le Libéria. Comme dans le cas de la Pologne, les modifications des tableaux de routes peuvent être convenues entre les autorités aéronautiques.

Dans le tableau de routes de l'entreprise suisse, les points intermédiaires entre la Suisse et le Libéria sont désignés nommément. Tous les aéroports entrant en considération pour des atterrissages intermédiaires sont mentionnés. On a renoncé à faire de même pour le tableau de routes du Libéria, parce

que l'entrée en activité d'une entreprise de ce pays ne peut être attendue de longtemps.

#### d. L'accord avec l'Afghanistan

Depuis 1958, le royaume d'Afghanistan s'efforce de se relier au trafic aérien international. Comme la Suisse pourrait, dans un avenir pas très lointain, vouloir comprendre ce pays dans les étapes d'une route vers le Moyen ou l'Extrême-Orient, nous fîmes entreprendre, au début de 1959, des démarches à Caboul en vue de la conclusion d'un accord relatif aux services aériens. Des négociations eurent lieu à Caboul, du 21 septembre au 6 octobre 1960; elles aboutirent à un accord qui fut paraphé. Celui-ci fut signé à Caboul le 27 septembre 1961, sous réserve de ratification.

Le texte de cet accord diffère beaucoup, par son ordonnance et par sa forme, du projet-type de la Suisse. Quant au contenu matériel, cependant, les divergences sont de peu de portée, de sorte que nous pouvons nous limiter, au sujet des diverses dispositions de l'accord, aux remarques suivantes.

Les autorités afghanes repoussèrent tout d'abord l'insertion d'une disposition prévoyant des règles spéciales pour le trafic en transit (contrôle simplifié, exemption de droits de douane et autres droits pour les bagages et les marchandises). Finalement elles consentirent à garantir tout au moins l'égalité de traitement (art. 2, lettre *g*).

L'article 4 règle la détermination de l'offre de transport, dans le sens des clauses des Bermudes. Cette disposition reste donc dans le cadre des principes libéraux toujours affirmés par la Suisse et qui permettent un compromis juste et équitable entre les intérêts en présence.

Les négociateurs suisses n'ont pas réussi à obtenir l'insertion dans l'accord de la clause de transfert, c'est-à-dire l'engagement réciproque de permettre le libre transfert des recettes nettes. L'article 7 ne contient en conséquence qu'un renvoi aux dispositions nationales d'ordre fiscal et bancaire.

L'annexe à l'accord, qui d'après l'article 10, lettre *b*, ne peut être modifiée que par les parties contractantes elles-mêmes, ne contient pas seulement les tableaux de routes, mais, sous forme d'introduction, d'autres dispositions encore, relatives à l'étendue des droits commerciaux. Après des pourparlers laborieux, les autorités afghanes consentirent à la renonciation réciproque à toutes limitations. L'entreprise désignée de chaque partie contractante est par conséquent autorisée à exercer, sur le territoire de l'autre partie contractante, des droits commerciaux illimités en un point indiqué dans les tableaux de routes (Kandahar ou Caboul; Bâle, Genève ou Zurich). Ces droits sont caractérisés par ce que l'on appelle les cinq libertés de l'air: droit de survol, droit de procéder à des atterrissages sans but commercial, droit de débarquer

sur le territoire de l'autre Etat, des passagers, marchandises et envois postaux pris à bord dans l'Etat d'origine de l'aéronef, droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Etat, des passagers, des marchandises et des envois postaux à destination de l'Etat d'origine de l'aéronef, droit d'embarquer ou de débarquer, dans l'autre Etat, des passagers, marchandises ou envois postaux en provenance ou à destination d'Etats tiers. Comme dans la plupart des négociations, ce fut cette cinquième liberté, c'est-à-dire le droit d'effectuer des transports entre des points intermédiaires qui donna lieu aux plus longues discussions. Cependant, comme nous l'avons dit, cette cinquième liberté nous fut finalement aussi conférée par la délégation afghane; elle est d'importance notable pour l'exploitation d'un service long-courrier. Mais nous ne pouvons encore préciser le moment où l'accord avec l'Afghanistan acquerra une importance pratique pour notre entreprise nationale.

#### e. L'accord avec le Maroc sur les transports aériens réguliers

L'entreprise nationale marocaine de transports aériens exploite depuis dix ans, sur la base d'une concession, une ligne à destination de Genève, à laquelle s'en est ajoutée depuis ce printemps une seconde, prolongée jusqu'à Francfort. Afin de donner un fondement contractuel à l'exploitation de ces lignes et de celles qui pourraient s'y ajouter à destination d'autres pays d'Europe, le gouvernement marocain proposa en juillet 1960 l'ouverture de pourparlers en vue de la conclusion d'un accord relatif aux services aériens. Du côté suisse, on était également intéressé à un tel accord, à cause des lignes que la Swissair se propose d'exploiter à destination de l'Afrique. Après l'échange de projets d'accord, les négociations s'ouvrirent à Rabat à la fin de novembre 1961; trois semaines plus tard, après que de notables divergences de vues eurent été surmontées, elles aboutirent à l'entente souhaitée.

Les divergences de vues portaient surtout sur la mesure de l'offre de transport. Conformément aux principes de notre politique de communications aériennes, la délégation suisse proposait une solution libérale du type des clauses des Bermudes, alléguant que la proposition suisse ouvrait les mêmes possibilités aux entreprises désignées des deux parties et, combinée avec la clause prévoyant des consultations entre les autorités aéronautiques, élevait des barrières suffisantes contre le risque d'un désavantage injustifié imposé à l'entreprise de l'une ou l'autre partie. Du côté marocain, on répondait que Royal Air Maroc était encore une petite entreprise qui ne pouvait être exposée à la libre concurrence. Sa protection exigeait que les capacités de transport offertes fussent fixées d'avance et réparties également entre les entreprises des deux parties. Tandis que la délégation suisse relevait que ces principes, empruntés à la doctrine française, étaient nuisibles au développement naturel du trafic aérien, les autorités marocaines faisaient valoir que les clauses des Bermudes ne permettaient pas de veiller à des intérêts légi-

times. Malgré cette opposition, un compromis acceptable pour les deux parties put être trouvé. L'article 4 en est le résultat. Le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> alinéas reprennent, en les modifiant quelque peu, des dispositions de l'accord-type suisse. Il en va de même du 3<sup>e</sup> alinéa, qui dispose que la capacité offerte sur les lignes convenues doit avoir pour objet essentiel de répondre à la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le 4<sup>e</sup> alinéa règle les possibilités de trafic entre le territoire de l'autre partie contractante et les Etats tiers (5<sup>e</sup> liberté), et dans le 5<sup>e</sup> alinéa, il est question d'une capacité additionnelle de transport. Le 6<sup>e</sup> alinéa règle les consultations entre les entreprises désignées au sujet des conditions d'exploitation, notamment de la capacité de transport, du nombre de vols et des horaires; l'approbation de ces arrangements par les autorités aéronautiques est expressément réservée (cf. la disposition analogue de l'article 5, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> alinéas, de l'accord avec la Pologne).

Le reste de l'accord n'appelle guère de commentaires. Les articles 2, 3, 5 et 6 contiennent les dispositions habituelles sur les droits commerciaux, l'autorisation d'exploitation, les tarifs et le traitement douanier des objets et matières introduits sur le territoire d'une partie contractante. A l'article 7, qui traite des prescriptions sur l'entrée et la sortie des aéronefs et de leur chargement, on a renoncé à faire figurer une disposition spéciale sur le trafic en transit, les autorités marocaines ayant assuré que, de toute façon, ce trafic n'était soumis au Maroc à aucune restriction et à aucun contrôle. Relevons encore l'article 13, 3<sup>e</sup> alinéa, qui autorise les autorités aéronautiques des deux parties contractantes à des négociations directes sur la modification de l'annexe (tableaux de routes), et l'article 14, 2<sup>e</sup> alinéa, concernant l'échange de statistiques permettant, «dans la mesure du possible», le contrôle de la capacité offerte. Enfin, il résulte de l'article 16 que l'accord doit être appliqué provisoirement dès la date de sa signature. Les tableaux de routes furent, comme l'article sur la capacité, le résultat de longues négociations. Les autorités marocaines présentèrent, pour leur entreprise, un tableau de routes conçu de manière assez stricte, et exprimèrent le désir que le tableau suisse eût un contenu analogue. Sous prétexte d'obligations conventionnelles ou politiques, l'entreprise désignée de la Suisse se vit tout d'abord dénier l'exercice de droits commerciaux à destination de divers points importants. Mais ici encore on finit par s'entendre.

Les trois lignes marocaines ne prévoient, entre le Maroc et la Suisse, d'atterrissages intermédiaires qu'à Bordeaux et à Lyon. La première ligne se termine en Suisse, la seconde conduit, par la Suisse, en Allemagne et en Scandinavie, et la troisième à Prague et en Europe orientale.

Le tableau de routes de l'entreprise suisse ne nomme, sur les trois lignes, que Lisbonne comme point intermédiaire entre la Suisse et le Maroc. La deuxième et la troisième lignes offrent à la Swissair, la possibilité d'atterrir à Rabat ou à Casablanca sur ses services à destination de l'Afrique occi-

dentale et de l'Afrique du Sud, et sur sa ligne de l'Amérique du Sud. La plupart des points qui, en Afrique occidentale, sont importants au point de vue du trafic, ont pu être insérés dans le tableau de routes, ainsi Lagos, Accra, Abidjan, Dakar. Dakar, il est vrai, n'est pas au bénéfice de la cinquième liberté, c'est-à-dire que l'entreprise suisse n'a pas le droit de transporter des passagers, des marchandises et des envois postaux entre cet aéroport sénégalais et les aéroports du Maroc.

L'accord avec le Maroc, relatif aux transports aériens réguliers, a été signé à Rabat le 5 juillet 1962.

#### **f. L'accord avec le Maroc sur les transports aériens non réguliers**

Les autorités marocaines avaient proposé de régler dans le même accord les transports réguliers et les transports non réguliers entre la Suisse et le Maroc. Nous donnâmes notre assentiment à ce que les transports commerciaux non réguliers ou à la demande fussent aussi réglés contractuellement, mais, nous référant à notre pratique constante, nous demandâmes qu'un accord séparé fût conclu sur ce sujet. L'entente fut vite établie, les deux parties étant favorables à un arrangement pareil à l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe. Cet accord multilatéral, comme nous l'avons mentionné dans l'introduction de ce message, a été conclu à Paris le 30 avril 1956. Après son approbation par les chambres fédérales et sa ratification par le Conseil fédéral, il est entré en vigueur pour la Suisse le 21 août 1957. Actuellement, 16 pays de l'Europe occidentale sont parties à cet accord.

Des arrangements spéciaux relatifs au trafic à la demande sont nécessaires, parce que la réglementation internationale, qui repose sur l'article 5 de la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944, ne peut suffire. D'après cette disposition, les aéronefs d'un Etat contractant peuvent bien effectuer des transports commerciaux à destination du territoire d'un autre Etat contractant; mais celui-ci conserve le droit d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger utiles. Presque tous les Etats font usage de cette réserve, de sorte que des vols internationaux à la demande ne peuvent être effectués sans une autorisation spéciale de l'Etat où l'aéronef se rend. En droit suisse, une telle autorisation est également nécessaire (loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne, art. 33; RO 1950, 491). Dans l'accord multilatéral sur les transports aériens non réguliers, susmentionné, les Etats contractants renoncent, dans certaines conditions et pour certaines catégories de transports, au droit que leur donne l'article 5 de la convention de Chicago d'imposer des réglementations, conditions et restrictions, et l'accord entre la Suisse et le Maroc sur les transports aériens non réguliers contient des dispositions analogues.

L'article premier de l'accord avec le Maroc précise les aéronefs auxquels s'applique l'accord.

L'article 2 reprend les dispositions de l'article 2 de l'accord multilatéral sur les transports non réguliers. Mais il en diffère cependant par l'obligation de demander, pour toutes les catégories de transports, une autorisation formelle, tandis que l'accord multilatéral admet ces vols sans formalité. Cette autorisation doit d'ailleurs être accordée sans délai. Les «réglementations, conditions et restrictions» prévues au 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 5 de la convention de Chicago ne sont pas admises. Il faut relever aussi que ce n'est pas seulement dans le cas des transports exclusifs de marchandises (art. 2, 2<sup>e</sup> alinéa, lettre *a*, de l'accord multilatéral) et dans celui des passagers transportés entre des régions qui n'ont pas entre elles de liaison suffisamment directe par des services aériens réguliers (art. 2, 2<sup>e</sup> alinéa, lettre *b* de l'accord multilatéral), mais que c'est aussi dans le cas de transports isolés, au sens de l'article 2, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre *d*, de l'accord multilatéral que chaque partie contractante peut demander l'abandon de ces activités, si elles les estime préjudiciables aux intérêts de ses services réguliers.

Les articles 3 et 4 reprennent le contenu de l'article 3 de l'accord multilatéral, mais en l'adaptant aux besoins d'un contrat bilatéral.

La clause d'arbitrage de l'article 5 correspond pour l'essentiel à celle de l'accord sur les transports aériens réguliers.

L'article 6 prévoit un délai de six mois pour la dénonciation de l'accord et, d'après l'article 7, cet accord est également applicable provisoirement dès la date de sa signature.

Les pourparlers relatifs à ces deux accords avec le royaume du Maroc ont eu lieu en même temps. Ils ont été signés à Rabat le 5 juillet 1962.

Le Maroc est le premier Etat extra-européen avec lequel nous avons signé un accord sur les transports aériens non réguliers. Les facilités que prévoit l'accord multilatéral ont déjà exercé une influence bienfaisante sur le trafic à la demande entre les Etats de l'Europe occidentale. Etendues au Maroc, elles profiteront surtout aux nombreux vols touristiques entre ce pays et le nôtre. L'accord tient compte également des intérêts légitimes des entreprises qui exploitent des services réguliers.

### **g. Modifications apportées à l'accord avec le Pakistan**

L'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan (RO 1953, 1247) a été signé à Karachi le 17 mars 1952. Il est entré en vigueur le 24 juillet 1953. Dans ses traits essentiels, il était semblable à la plupart des accords conclus jusqu'alors par la Suisse, reposant sur le principe que le trafic aérien doit pouvoir se développer librement, des précautions étant cependant prises contre une évolution favorisant ou défavorisant par trop l'une des entreprises en cause.

En 1960, la Suisse avait suggéré des consultations, telles que les prévoit l'article X, alinéa B, de l'accord, surtout en vue d'adapter l'annexe de l'accord aux besoins nouveaux. Ces consultations eurent lieu à Karachi, à la mi-octobre 1960. A la séance d'ouverture, la délégation pakistanaise annonça qu'elle désirait aussi discuter de modifications de l'accord lui-même. Les autorités pakistanaïses se proposaient d'exercer une influence plus marquée sur l'évolution du trafic aérien, plus particulièrement en ce qui concerne la capacité de transport que les entreprises étrangères sont autorisées à offrir. Les délégués suisses acceptèrent d'évoquer ces questions, mais ils n'étaient pas autorisés à décider des modifications de l'accord. Il fallut pour cela de nouvelles négociations, qui eurent lieu à Karachi du 8 au 10 août 1961 et aboutirent à une entente. Celle-ci porte sur les points suivants :

Tout d'abord, le libellé de l'article IV, qui délimite les possibilités de transport, a été modifié. Le nouveau texte prévoit également que les entreprises désignées des deux parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus, que la capacité offerte correspondra à la demande de trafic, et que le trafic en cinquième liberté sera admis dans certaines conditions. Mais il est fait droit aux désirs pakistanaïses en ce sens qu'il est précisé plus nettement qu'auparavant que la capacité de transport des entreprises désignées doit en premier lieu être adaptée aux besoins du trafic entre le pays dont l'entreprise possède la nationalité et les pays situés sur les routes décrites. Le trafic en cinquième liberté, c'est-à-dire entre le territoire de l'autre partie contractante et les Etats tiers, ne doit avoir qu'un caractère additionnel et une importance secondaire.

La deuxième modification de l'accord concerne l'article X, alinéa D, qui permettait aux autorités des parties contractantes de modifier unilatéralement le tableau des routes de leur entreprise nationale, s'il ne s'agissait pas de points situés sur le territoire de l'autre Etat. Cette disposition a été supprimée, car elle serait en contradiction avec la nouvelle rédaction de l'article IV.

Enfin l'annexe de l'accord, contenant les tableaux de routes, est modifiée. Sous sa forme actuelle, elle n'est pas complète, car en 1952, au moment où l'accord fut conclu, il n'était pas encore possible de rédiger un tableau de routes pour une entreprise pakistanaïse. A d'autres égards encore, l'annexe ne répondait plus aux besoins et devait être adaptée à la situation actuelle.

Les dispositions modifiées de l'accord et de l'annexe, laquelle en fait partie intégrante d'après l'article XIII, alinéa D, de cet accord, ont été signées le 10 août 1961 par les représentants, dûment autorisés à cet effet, des deux Etats contractants.

---

Les accords qui font l'objet du présent message sont des traités internationaux conclus pour une durée indéterminée. Ils peuvent être dénoncés

en tout temps par notification faite douze mois d'avance, à l'exception de l'accord avec le Maroc sur les transports non réguliers, qui peut être dénoncé six mois d'avance. L'arrêté fédéral dont nous vous soumettons le projet en annexe n'est donc pas sujet à referendum.

Les six nouveaux accords qui précèdent et les modifications apportées à l'accord avec le Pakistan répondent aux principes permanents de notre politique des communications aériennes. Ils ont été examinés par la commission fédérale de la navigation aérienne et ont rencontré son assentiment.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver ces six nouveaux accords et les modifications de l'accord avec le Pakistan, et d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 14 septembre 1962.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération, P. Chaudet*

*Le chancelier de la Confédération, Ch. Oser*

14273

(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 14 septembre 1962,

*arrête:*

#### Article unique

Sont approuvés les accords sur la création et l'exploitation de services réguliers de navigation aérienne conclus avec le Ghana, le 17 mai 1961, la Pologne, le 18 mai 1961, le Libéria, le 31 août 1961, l'Afghanistan, le 27 septembre 1961, le Maroc, le 5 juillet 1962, ainsi que l'accord conclu avec le Maroc, le 5 juillet 1962, relatif aux services aériens non réguliers, et les modifications à l'accord sur les services aériens réguliers avec le Pakistan, conclues le 10 août 1961.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

14273

**ACCORD**

entre

**la Confédération suisse et la République du Ghana  
relatif à l'établissement et à l'exploitation de services aériens  
entre leurs territoires respectifs et au-delà**

Conclu à Berne le 17 mai 1961

Date de l'entrée en vigueur:  

---

**LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE**

et

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA,**

considérant que la Suisse et le Ghana (ci-après dénommés les Parties contractantes) sont Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit:

**Article 1**

Aux fins du présent accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a. L'expression «la convention» s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprendra toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention, et tout amendement aux annexes ou à la convention selon les articles 90 et 94 de celle-ci;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'air et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou des fonctions similaires et, dans le cas du Ghana, du Ministre des transports et communications et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entendra d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée, par noti-

fication écrite à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent accord, pour exploiter les services aériens sur les routes spécifiées dans cette notification;

- d. L'expression «rupture de charge» s'entendra de l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée dans des conditions telles qu'une section de la route est parcourue par un avion dont la capacité diffère de ceux qui sont employés sur une autre section;
- e. L'expression «territoire» se rapportant à un Etat, s'entendra des étendues terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat; et
- f. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports» et «escale non commerciale», auront le sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la convention.

## Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord en vue d'établir les services aériens sur les routes spécifiées dans la section correspondante des tableaux de routes annexés audit accord (ci-après dénommés «services convenus» et «routes spécifiées»).

2. Sous réserve des dispositions du présent accord, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des privilèges suivants:

- a. Survoler, sans atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b. Effectuer des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales; et
- c. Effectuer des escales sur ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans les tableaux de routes annexés au présent accord, afin d'y débarquer et d'y embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier postal.

3. Rien au paragraphe 2 du présent article ne sera interprété comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre paiement ou rémunération des passagers, des marchandises ou du courrier postal à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

## Article 3

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. A la notification de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation requise, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront demander à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de leur donner la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par elles, conformément aux dispositions de la convention, à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'agréer une entreprise de transports aériens et retenir ou révoquer l'attribution à une entreprise des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord, ou imposer les conditions qui lui paraîtront nécessaires pour l'exercice de ces privilèges par une entreprise, dans tous les cas où elle n'aura pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Après qu'il aura été satisfait aux conditions des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, en tout temps, commencer l'exploitation des services convenus, étant entendu cependant qu'un service ne sera pas exploité jusqu'à ce qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 7 du présent accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

6. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée, des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord ou d'imposer les conditions qui lui paraîtront nécessaires pour l'exercice de ces privilèges par l'entreprise, dans tous les cas où celle-ci néglige d'observer les lois ou règlements de la Partie contractante qui accorde ces privilèges, ou néglige d'autre manière d'exploiter conformément aux conditions prescrites dans le présent accord; étant entendu que, à moins qu'une suspension immédiate ou l'imposition de conditions soit essentielle pour prévenir de nouvelles violations des lois et règlements, cette compétence ne sera exercée qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### Article 4

Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord, introduits dans le territoire d'une Partie contractante ou embarqués sur ce territoire, par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, et destinés uniquement à être employés par les aéronefs ou sur les aéronefs

de cette entreprise, bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres redevances semblables nationales ou locales du traitement suivant :

- a. Dans le cas des carburants et des lubrifiants restant à bord des aéronefs au dernier aéroport d'escale avant de quitter ledit territoire, exemption ; et
- b. Dans le cas des carburants et des lubrifiants ne rentrant pas sous lettre a et dans celui des pièces de rechange, de l'équipement normal des aéronefs et des approvisionnements de bord, un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à des objets semblables introduits dans ledit territoire, ou pris à bord sur ce territoire, et destinés à être employés par les avions de l'entreprise nationale de la première Partie contractante ou sur ces avions, ou celui qui est accordé à l'entreprise étrangère la plus favorisée engagée dans des services aériens internationaux.

Ce traitement sera accordé sans préjudice de celui auquel chaque Partie contractante est tenue par l'article 24 de la convention, et en plus de ce que prévoit cet article.

#### Article 5

1. Les entreprises des deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assurera en tout ou partie sur les mêmes routes.

3. Les services convenus, assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes, seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial d'offrir une capacité adéquate à la demande de trafic en ce qui concerne le transport de passagers, de marchandises et de courrier postal en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Les dispositions prises pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier postal embarqués et débarqués à des points des routes spécifiées sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise seront conformes aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a. A la demande de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ;
- b. Aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier ; et

- c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

#### Article 6

L'entreprise désignée d'une Partie contractante ne pourra procéder à une rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes :

- a. Que cela soit justifié par des raisons d'économie de l'exploitation ;
- b. Que les avions employés sur les secteurs les plus éloignés du point d'origine sur le territoire des Parties contractantes respectives soient d'une capacité inférieure à ceux qui sont employés sur les secteurs les plus rapprochés ;
- c. Que l'avion de capacité inférieure ne soit exploité qu'en connexion avec l'avion de plus grande capacité et que l'horaire soit conçu en raison de ce fait ; le premier arrivera au point de rupture de charge afin de transporter du trafic débarqué de l'avion plus grand ou destiné à y être embarqué ; et la capacité de l'avion plus petit sera choisie tout d'abord en vue de cette fin ;
- d. Qu'il y ait un volume convenable de trafic en transit ; et
- e. Que les dispositions de l'article 5 du présent accord régissent tous les arrangements faits en vue de la rupture de charge.

#### Article 7

1. Les tarifs de tous services convenus seront fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments déterminants comprenant l'économie de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service considéré, telles que la rapidité et le confort, ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur une partie quelconque de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés pour chaque route d'entente entre les entreprises désignées après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de cette route ; ces accords seront basés autant que possible sur le système adopté pour les tarifs de l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre sur l'un de ces tarifs, ou si pour une autre raison un tarif ne peut être convenu en conformité des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéro-

nautiques des Parties contractantes tenteront de fixer le tarif en question d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour l'approbation de tout tarif qui leur est soumis selon le paragraphe 2 du présent article ou pour la détermination de tout tarif selon le paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 12 du présent accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes s'y opposent, sauf en application des dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 du présent accord.

6. Quand les tarifs auront été établis conformément aux dispositions du présent article, ils resteront en force jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

#### Article 8

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante :

- a. Le droit de transférer à son siège central, en francs suisses ou/et en sterling dans le cas de la Suisse, en sterling et/ou en monnaie ghanéenne dans le cas du Ghana, au taux officiel de change, tous leurs excédents de recettes, en quelque monnaie que ces recettes aient été réalisées, et
- b. Pour autant que la réglementation des changes de la première Partie contractante, telle qu'elle sera en vigueur à ce moment, le permettra, le droit de transférer ses excédents de recettes à son siège central dans la monnaie où ces recettes ont été réalisées.

#### Article 9

Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

#### Article 10

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des statistiques périodiques ou autres qui pourront être demandées raisonnablement en vue de vérifier la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Ces informations comprendront — si elles sont disponibles — toutes les données nécessaires pour déterminer la quantité du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination dudit trafic.

### Article 11

Des consultations auront lieu de temps à autre entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent accord.

### Article 12

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes chercheront tout d'abord à le résoudre par des négociations directes.

2. Si les Parties contractantes n'arrivent pas à s'entendre par ces négociations,

a. Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral constitué par entente entre elles, ou à quelque autre personne ou organisme; ou

b. 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 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, au Conseil de cette Organisation.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si, et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ou l'entreprise désignée de l'une d'elles se soustrait à l'exécution d'une décision prise en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous les droits ou privilèges qu'elle aura, en application du présent accord, accordés à la Partie contractante défaillante ou à son entreprise désignée, ou à l'entreprise désignée défaillante.

### Article 13

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; cette consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toutes modifications ainsi convenues entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à apporter aux tableaux de routes pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

3. Au cas où la conclusion d'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens viendrait à lier les deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention.

#### Article 14

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque cette notification aura été faite, l'accord prendra fin douze mois après la réception de l'avis de dénonciation 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 l'avis de dénonciation sera réputé reçu quatorze jours après la date à laquelle il aura été reçu par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 15

Le présent accord et tout échange de notes effectué en application de l'article 13 seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 16

Le présent accord sera ratifié. Il sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature et entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée réciproquement par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait à Berne, le 17 mai 1961, en double exemplaire, en langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

*Pour la Confédération Suisse:*

(signé) **Max Petitpierre**

*Pour la République du Ghana:*

(signé) **Krobo Edusei**

## Tableau des routes I

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par la Suisse.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires (Un ou plusieurs de ceux qui suivent, à la convenance de l'entreprise)	Points en territoire ghanéen (Un ou plusieurs de ceux qui suivent)	Points au-delà. (Un ou plusieurs de ceux qui suivent, à la convenance de l'entreprise)
1. Suisse	Barcelone Madrid Lisbonne Tanger Alger Tunis Casablanca Rabat Las Palmas Dakar Bathurst Conakry Bamako Freetown Monrovia Abidjan	un point au Ghana	Lagos Douala Stanleyville Léopoldville Brazzaville Luanda Elisabethville Salisbury Livingstone Johannesbourg Points en Amérique du Sud
2. Suisse	Marseille Nice Milan Rome Alger Tunis Tripoli Benghazi Fort Lamy Niamey Kano Lagos Lomé Cotonou	un point au Ghana	Abidjan Monrovia Léopoldville Brazzaville Luanda Elisabethville Salisbury Livingstone Johannesbourg Points en Amérique du Sud

L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes aura le droit de terminer ses services dans le territoire de l'autre Partie contractante.

## Tableau de routes II

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par le Ghana.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires (Un ou plusieurs de ceux qui suivent, à la convenance de l'entreprise)	Points en territoire suisse (Un ou plusieurs de ceux qui suivent)	Points au-delà (Un ou plusieurs de ceux qui suivent, à la convenance de l'entreprise)
1. Ghana	Abidjan Monrovia Freetown Bamako Conakry Bathurst Dakar Las Palmas Rabat Casablanca Tunis Alger Tanger Lisbonne Madrid Barcelone	un point en Suisse	Stuttgart Francfort Dusseldorf Hambourg Copenhague Stockholm Helsinki Berlin Prague Varsovie Moscou Amsterdam Paris Londres Vienne Budapest Bucarest Etats-Unis d'Amérique Canada (route polaire)
2. Ghana	Cotonou Lomé Lagos Kano Niamey Fort Lamy Benghazi Tripoli Tunis Alger Rome Milan Nice	un point en Suisse	Stuttgart Francfort Dusseldorf Hambourg Copenhague Stockholm Helsinki Berlin Prague Varsovie Moscou Amsterdam Paris

Marseille

Londres

Vienne

Budapest

Bucarest

Etats-Unis d'Amérique

Canada (route polaire)

L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes aura le droit de terminer ses services dans le territoire de l'autre Partie contractante.

13608

---

## ACCORD

entre

### **le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République Populaire de Pologne relatif aux transports aériens civils**

Conclu à Berne le 18 mai 1961

Date de l'entrée en vigueur:

---

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République Populaire de Pologne, dénommés ci-après «les Parties Contractantes»,

désireux de régler les relations réciproques dans le domaine des transports aériens civils,

sont convenus des dispositions suivantes:

#### Article premier

Aux fins du présent Accord et de son Annexe:

- a. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Confédération Suisse, du Département fédéral des postes et des chemins de fer (Office de l'air) et, dans le cas de la République Populaire de Pologne, du Ministère des communications ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme qui serait habilité à exercer les fonctions attribuées à ces autorités;
- b. L'expression «entreprise désignée» s'entendra de toute entreprise de transports aériens qui aura été désignée pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord et qui aura obtenu l'autorisation d'exploitation, conformément aux dispositions de l'article 3 dudit Accord.

#### Article 2

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respec-

tivement «services convenus» et «routes indiquées». L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, lorsqu'elle exploitera un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants:

- a. Survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales;
- c. Embarquer et débarquer, en trafic international, aux points spécifiés sur les routes indiquées, des passagers, du courrier et des marchandises, conformément aux dispositions du présent Accord et de son Annexe.

### Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées. Cette désignation devra être notifiée par écrit aux autorités aéronautiques d'une Partie Contractante par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. La Partie Contractante qui aura reçu la notification de désignation devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, 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 fasse la preuve 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 relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des personnes (physiques ou morales) ressortissantes 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, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

#### Article 4

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 lorsque :

- a. Elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des personnes (physiques ou morales) ressortissantes de celle-ci, ou que
- b. Cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c. Cette entreprise n'exploitera pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

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

#### Article 5

1. Les entreprises désignées jouiront, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment l'exploitation des services convenus de cette dernière entreprise.

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

4. Les services convenus auront pour objet principal 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 territoires des pays de destination.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie Contractante des passagers, du courrier et des marchandises, à destination ou en provenance du territoire de pays tiers, seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné et à condition que la capacité de transport soit adaptée :

- a. A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;

- b. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus;
- c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

6. Les entreprises désignées s'entendront sur les conditions d'exploitation des services convenus, notamment sur la capacité de transport, les fréquences, les horaires et les conditions de la collaboration mutuelle commerciale et technique.

7. Si les lois ou les règlements nationaux d'une Partie Contractante l'exigent, les ententes mentionnées au paragraphe 6 du présent article devront être soumises à l'approbation des autorités aéronautiques de cette Partie Contractante.

#### Article 6

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives du service rendu:

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes 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, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- c. Les carburants 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. Si les lois ou les règlements nationaux d'une Partie Contractante l'exigent, les objets énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article seront soumis au contrôle des autorités douanières de cette Partie Contractante.

### Article 7

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 avec l'autorisation des mêmes autorités.

### Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs employés à la navigation internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de 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, des équipages, du courrier et des marchandises, transportés à bord des aéronefs, notamment ceux qui s'appliquent aux passeports, aux douanes et au contrôle sanitaire, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier et aux marchandises, pris à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

### Article 9

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International.

3. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins quarante-cinq jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou bien encore si, au cours des trente premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes font connaître aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne l'ont approuvé.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions dudit article.

#### Article 10

Les excédents des recettes sur les dépenses, réalisés sur le territoire d'une Partie Contractante par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, seront transférés conformément aux dispositions de l'accord sur le service des paiements en vigueur entre les deux pays.

#### Article 11

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

#### Article 12

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques compétentes. En cas d'échec de ces négociations, le différend sera réglé entre les Parties Contractantes.

#### Article 13

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable d'apporter au présent Accord. Une consultation entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande présentée par l'une des Parties Contractantes.

2. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier l'Annexe au présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se concerter en vue de procéder à une modification.

3. Toute modification du présent Accord ou de son Annexe suivant les dispositions des paragraphes 1 ou 2 du présent article entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes entre les Parties Contractantes.

#### Article 14

Le présent Accord restera valable pour une durée indéterminée. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment le dénoncer par notification écrite à l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie Contractante.

#### Article 15

1. Le présent Accord sera approuvé conformément à la législation interne de chacun des deux Etats et entrera en vigueur le jour de l'échange des notes constatant qu'il a été satisfait à cette législation.

2. Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire dès la date de sa signature.

Fait à Berne, le 18 mai 1961, en double exemplaire, en langues française et polonaise, les deux textes faisant également foi.

*Pour le  
Conseil fédéral suisse :*

(signé) Max Petitpierre

*Pour le Gouvernement  
de la République Populaire  
de Pologne :*

(signé) Jozef Koszutski

## ANNEXE

A. Les services convenus et leurs routes sont définis comme suit:

*Services polonais*

1. Points en Pologne—points intermédiaires à déterminer ultérieurement—points en Suisse, dans les deux directions.
2. Points en Pologne—points intermédiaires à déterminer ultérieurement—points en Suisse—Paris, dans les deux directions.

*Services suisses*

1. Points en Suisse—points intermédiaires à déterminer ultérieurement—points en Pologne, dans les deux directions.
2. Points en Suisse—points intermédiaires à déterminer ultérieurement—points en Pologne—un point au-delà à déterminer ultérieurement, dans les deux directions.

B. Les points à déterminer ultérieurement selon le paragraphe A seront fixés d'entente entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

C. Sur chaque service convenu, l'entreprise désignée aura la faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols, à condition que le point de départ de chaque service soit situé sur le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

**ACCORD**

entre

**la Confédération Suisse et la République de Libéria  
relatif à l'établissement et à l'exploitation de services aériens  
entre leurs territoires respectifs et au-delà**

Conclu à Monrovia le 31 août 1961

Date de l'entrée en vigueur:

**LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE**

et

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA,**

considérant que la Suisse et le Libéria (ci-après dénommés les parties contractantes) sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée la convention) et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux signés à Chicago le 7 décembre 1944, les dispositions de cette convention et de cet accord liant les deux parties, désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine des communications aériennes régulières, et désireux de conclure un accord pour exploiter des services de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, ont désigné des plénipotentiaires qui, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit:

**Article premier**

Aux fins du présent accord, sauf si le texte en dispose autrement:

- a. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, en ce qui concerne la Confédération Suisse, de l'Office fédéral de l'air et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par ledit Office, ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la République de Libéria, du Directeur général des postes et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par ledit Directeur général des postes ou des fonctions similaires.
- b. Les expressions «service aérien» et «entreprise de transport aérien» auront le sens spécifié par la Convention.

- c. L'expression «entreprises désignées» s'entendra d'une ou plusieurs entreprises de transports aériens que l'une des parties contractantes aura, par écrit, désignées à l'autre partie contractante, en application de l'article III du présent accord.

## Article II

Pour l'exploitation des services aériens réguliers internationaux spécifiés dans l'annexe au présent accord, chaque partie contractante, sous réserve des dispositions du présent accord, accordera à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre partie contractante les privilèges suivants:

- a. Survoler sans atterrir son territoire;
- b. Faire escale sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- c. Embarquer et débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des envois postaux et des marchandises en trafic international.

## Article III

1. Chaque partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens aux fins d'exploiter, en application du présent accord, des services aériens sur les routes qui sont spécifiées dans la section correspondante du tableau de l'annexe au présent accord (dénommés ci-après les services convenus et les routes spécifiées). Dès réception de la désignation d'une entreprise, l'autre partie contractante, sous réserve des dispositions de l'alinéa 2 du présent article et de l'article IX du présent accord, accordera sans retard, à cette entreprise désignée l'autorisation d'exploitation appropriée.

2. Avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus mentionnés à l'alinéa 1 du présent article, l'entreprise désignée pourra cependant être appelée à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités pour l'exploitation de services aériens internationaux.

3. Après qu'il aura été satisfait aux dispositions de l'alinéa 1 du présent article, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra commencer à tout moment l'exploitation des services convenus.

4. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude, les qualifications et licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des routes et services spécifiés à l'annexe. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude, qualifications et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Etat.

#### Article IV

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 ou aux entreprises désignées 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, 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 ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié; ils seront par exemple dispensés de l'obligation de présenter un visa de transit ou de se soumettre à un contrôle sanitaire. Les droits de douane et autres taxes ne seront pas perçus sur les bagages et marchandises en transit direct.

4. Chaque partie contractante consent à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante dans l'application des règlements concernant la douane, les visas, l'immigration, la quarantaine, le contrôle des changes ou d'autres règlements affectant le transport aérien.

#### Article V

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

2. Les entreprises désignées jouiront pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des parties contractantes, de possibilités égales et équitables.

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

4. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise ou les entreprises désignées et les pays auxquels le trafic est destiné.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante, aux points spécifiés aux tableaux figurant 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 deux parties contractantes, et à condition que la capacité soit adaptée :

- a. A la demande de trafic entre le pays d'origine de l'entreprise ou des entreprises désignées et les pays de destination ;
- b. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus ;
- c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

#### Article VI

Chaque partie contractante s'engage à assurer à l'autre partie contractante le libre transfert, au taux officiel, des revenus nets réalisés sur son territoire en rapport avec les transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre partie contractante. Dans la mesure où le service des paiements entre les parties contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

#### Article VII

Les tarifs de tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

- a. Les tarifs seront, si possible, fixés entre les entreprises désignées après consultation d'autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, dans le cadre de l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes. Si les autorités aéronautiques d'une partie contractante n'approuvent pas ces tarifs, elles le notifieront par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, dans les quinze jours suivant la date de la communication de ces tarifs ou dans un autre délai à convenir.
- b. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une partie contractante, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront de trouver un arrangement sur les tarifs à établir.
- c. En dernier ressort, le différend sera soumis à l'arbitrage, prévu à l'article XII du présent accord.

- d. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément au présent article ou à l'article XII ci-après.

#### Article VIII

1. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre partie contractante et destinés uniquement aux aéronefs de cette ou de ces entreprises seront exempts des droits de douane.

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

#### Article IX

Chaque partie contractante se réserve le droit, après consultation avec l'autre partie contractante, de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise, de retirer, de révoquer une autorisation d'exploitation ou de la lier aux conditions appropriées qui lui paraîtront nécessaires, 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 l'autre partie contractante ou de ses ressortissants, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises négligent de se conformer aux lois et règlements de la première partie contractante ou de remplir les obligations découlant du présent accord.

#### Article X

1. Chaque partie contractante s'engage à offrir assistance, sur son territoire, à un aéronef en détresse de l'autre partie contractante, employé aux services convenus. Ladite assistance sera la même que s'il s'agissait de son propre aéronef, assurant des services internationaux similaires.

2. Si un accident survient à un tel aéronef et cause des morts ou des lésions corporelles ou de sérieux dommages matériels, la partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit devra enquêter sur ses circonstances. La partie contractante dont l'aéronef possède la nationalité sera autorisée à envoyer des observateurs qui pourront assister à l'enquête. Un rapport sur les résultats de l'enquête devra être communiqué à l'autre partie contractante par la partie qui conduit l'enquête.

### Article XI

Les autorités aéronautiques des parties contractantes se livreront réciproquement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui sont nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

### Article XII

1. S'il surgit entre les parties contractantes un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe, les parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les parties ne réussissent pas à aboutir à un règlement par des négociations, elles conviennent de porter le différend devant un tribunal arbitral institué d'un commun accord ou devant tout tribunal compétent pour en connaître qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou encore devant la Cour internationale de Justice.

3. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute recommandation intérimaire faite en application de l'alinéa 2 du présent article et à toute sentence rendue selon les dispositions de ce même article.

4. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure et chaque partie contractante convient de payer sa part de frais assignée par ledit tribunal.

### Article XIII

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que ses objectifs sont réalisés de manière satisfaisante.

2. Des modifications ou amendements aux dispositions du présent accord seront faits par les parties contractantes.

3. Des modifications ou amendements aux dispositions de l'annexe au présent accord pourront être convenus entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

4. Les changements apportés par l'une des parties contractantes aux routes convenues, sauf en ce qui concerne les points desservis par l'entreprise ou les entreprises désignées sur le territoire de l'autre partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications du présent accord. Les changements tels que ceux qui sont mentionnés ci-dessus peuvent être apportés unilatéralement; cependant, notification doit en être faite sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

5. Au cas où une convention ou un accord multilatéral concernant le transport aérien auquel les deux parties contractantes adhéreraient viendrait à être conclu, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention ou de cet accord.

#### Article XIV

L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie de l'accord, et toute référence à l'accord impliquera une référence à l'annexe, sauf disposition contraire expresse.

#### Article XV

Le présent accord et tous arrangements ultérieurs seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article XVI

Chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre partie contractante son désir de mettre fin au présent accord; le contenu de cette notification sera communiqué en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin une année après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel 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 de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article XVII

Le présent accord sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur le jour où la ratification sera notifiée réciproquement par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Monrovia, le 31 août 1961, en double exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Conseil fédéral suisse:*

(signé) René Keller

Ambassadeur de Suisse au Libéria

*Pour le Gouvernement de Libéria:*

(signé) McKinley A. Deshield

Directeur général des Postes de Libéria

## ANNEXE

## Tableau I

Routes que peuvent desservir l'entreprise ou les entreprises désignées par le Libéria:

Points en Libéria, par des points intermédiaires, à destination d'un point en Suisse et de points au-delà, dans les deux directions.

## Tableau II

Routes que peuvent desservir l'entreprise ou les entreprises désignées par la Suisse:

Points en Suisse, par des points intermédiaires, à destination d'un point en Libéria et de points au-delà, dans les deux directions.

Les points de chacune des routes spécifiées peuvent être omis lors de tout ou partie des vols, à la convenance de l'entreprise ou des entreprises désignées.

## ACCORD

entre

### la Confédération suisse et le Royaume d'Afghanistan relatif aux services aériens

Conclu à Caboul le 27 septembre 1961

Date de l'entrée en vigueur:

---

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement Royal d'Afghanistan, ci-après dénommés Parties contractantes,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux signés à Chicago le 7 décembre 1944, les dispositions de cette Convention et de cet Accord liant les deux parties,

Et désireux de conclure un accord en vue d'exploiter des services de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit:

#### Article 1

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens spécifiés dans l'annexe au présent accord (ci-après dénommés «services convenus»), sur les routes spécifiées dans ladite annexe (ci-après dénommées «routes spécifiées»).

#### Article 2

a. Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, à la convenance de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, à condition que:

1. La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une entreprise (ci-après dénommée «entreprise désignée») pour l'exploitation des routes spécifiées.

2. La Partie contractante qui accorde les droits ait délivré l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ce qu'elle fera dans le délai le plus court possible, pourvu que l'entreprise, si elle en a été requise, ait satisfait aux exigences du paragraphe *b* de cet article.

*b.* Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués par ces autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

*c.* L'exploitation de chacun des services aériens convenus peut être subordonnée à l'assentiment de la Partie contractante intéressée que l'infrastructure mise à la disposition de l'aviation civile sur les routes spécifiées offre la sécurité nécessaire à l'exploitation de services aériens.

*d.* Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force devront normalement être reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour exploiter les services spécifiés dans l'annexe. Cependant chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

*e.* Les lois, règlements et instructions de chacune des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur et à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation de ces aéronefs s'appliqueront, à l'intérieur dudit territoire, aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

*f.* Les lois, règlements et instructions de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et au séjour sur et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises d'aéronefs (tels que les règlements concernant les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine), s'appliqueront aux passagers, équipages et marchandises.

*g.* Les passagers en transit ainsi que les bagages et les marchandises en transit direct de l'entreprise désignée d'une des deux Parties contractantes bénéficieront du même traitement que les passagers en transit et les bagages et marchandises en transit direct de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

### Article 3

L'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira, lors de l'exploitation des services convenus, des droits ci-après :

1. Survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante.
2. Faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales.

3. Embarquer et débarquer en trafic international, sous réserve des dispositions de l'article 4, sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

#### Article 4

Pour conserver l'équilibre entre la capacité des services aériens convenus et la demande publique de transports aériens sur les routes spécifiées, pour conserver aussi des relations convenables entre les services convenus et d'autres services aériens locaux et régionaux exploitant les routes spécifiées ou des sections de celles-ci, les Parties contractantes conviennent de ce qui suit :

1. Dans l'exploitation des services convenus par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante seront pris en considération, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.
2. Les services aériens offerts par l'entreprise de chaque Partie contractante sur différentes sections des routes spécifiées seront en relation étroite avec les besoins du public et les intérêts du trafic des entreprises en question tels qu'ils sont définis par le présent accord.
3. Les services assurés par une entreprise désignée, en vertu de cet accord, auront pour objet primordial le principe général que la capacité soit adaptée :
  - a. A la demande de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.
  - b. Aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier.
  - c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

#### Article 5

a. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours, délivrées à leurs entreprises désignées respectives pour des services à destination du, en transit par et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante. Ces informations comprendront des copies des certificats et autorisations en vigueur pour les services exploités sur les routes spécifiées ainsi que les amendements.

b. Chaque Partie contractante invitera son entreprise désignée à remettre aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance qu'il sera possible, ses horaires, plans de trafic, y

compris toutes leurs modifications, et toutes autres informations valables concernant l'exploitation des services convenus, y compris la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées et toutes autres informations valables et raisonnables que pourront requérir les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, afin de s'assurer que les exigences de cet accord sont dûment respectées.

c. Chaque Partie contractante invitera son entreprise désignée à remettre aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des statistiques relatives au trafic transporté par les services convenus indiquant l'origine et la destination de ce trafic.

#### Article 6

a. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût d'une exploitation économique comparable, un bénéfice raisonnable et les différences dans les caractéristiques des services.

b. Les tarifs imposés par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante pour le trafic réalisé, en vertu de cet accord, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, seront convenus tout d'abord entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes et se référeront aux tarifs correspondants adoptés par l'Association du transport aérien international. Tout tarif ainsi convenu sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. En cas de divergence entre les entreprises et les autorités aéronautiques, ou entre celles-ci, les Parties contractantes s'efforceront de trouver elles-mêmes un arrangement et feront toutes les démarches nécessaires pour faire entrer cet arrangement en vigueur. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera traité conformément à l'article 12. Dans l'attente d'une issue à un différend quelconque, les tarifs antérieurement établis resteront en vigueur.

#### Article 7

Le transfert des recettes de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante, sera soumis aux règlements fiscaux et bancaires nationaux de cette dernière Partie contractante.

#### Article 8

Pour prévenir toutes pratiques discriminatoires et pour assurer un traitement égal, il est convenu que:

1. Les approvisionnements en carburant, huiles lubrifiantes, pièces de rechange, équipement normal et les provisions à bord d'aéronefs

de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, seront exonérés de tous droits et taxes nationaux y compris les droits de douane et taxes d'inspection, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire. Les approvisionnements ainsi exonérés ne seront pas déchargés, sauf avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante, et seront, s'ils sont déchargés, tenus sous contrôle douanier jusqu'à leur usage ou consommation par ces aéronefs-là ou jusqu'à la réexportation.

2. Les approvisionnements en carburant, pièces de rechange, équipement normal et les provisions introduits ou pris à bord des aéronefs d'une Partie contractante dans le territoire de la seconde Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de la première Partie contractante et destinés uniquement à l'usage ou à la consommation dans l'exploitation d'un service convenu seront exonérés de tous droits et taxes nationaux y compris droits de douane et taxes d'inspection imposés dans le territoire de la seconde Partie contractante, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire. Les approvisionnements ainsi introduits seront tenus sous contrôle douanier jusqu'à l'usage ou la consommation déterminés ou jusqu'à la réexportation.

#### Article 9

*a.* Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir 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 prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas à ses lois et règlements ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

*b.* Une telle mesure ne sera prise qu'après consultation entre les Parties contractantes. Dans le cas où l'une des Parties contractantes agit en vertu de cet article, les droits de l'autre Partie contractante aux termes de l'article 12 ne seront pas lésés.

#### Article 10

*a.* Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront sur la demande d'une d'elles, afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont observés et ses dispositions appliquées.

b. En tout temps, chaque Partie contractante pourra demander une consultation avec l'autre en vue d'apporter à l'annexe au présent accord les amendements qui lui paraîtraient désirables. Une telle consultation commencera dans un délai de soixante jours à partir de la date où elle aura été demandée. Toute modification de l'annexe au présent accord dont il aura été convenu au cours d'une telle consultation entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

c. Les changements apportés par l'une ou l'autre des Parties contractantes aux routes spécifiées, excepté ceux qui affectent les points desservis par l'entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme modification du présent accord. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent par conséquent procéder unilatéralement à de tels changements, pourvu cependant qu'elles en avisent sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières autorités aéronautiques estiment que, eu égard aux principes qui régissent cet accord, les intérêts de leur entreprise sont lésés par le trafic qu'assure l'entreprise désignée de la première Partie contractante entre le territoire de la seconde Partie contractante et le nouveau point sur le territoire d'un pays tiers, cette dernière Partie peut demander une consultation en vertu des dispositions du paragraphe b de cet article.

#### Article 11

Chaque Partie contractante pourra en tout temps notifier à l'autre Partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. Une telle notification sera communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas le présent accord prendra fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée par une entente intervenant avant l'expiration de ce délai. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée reçue quatorze jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 12

a. Si un différend surgit 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 le régler par voie de négociations entre elles.

b. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver un règlement par voie de négociations elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral ou de toute autre personne ou organisme qu'elles auront désigné d'un commun accord. Si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si, ayant convenu de soumettre le différend à un

tribunal arbitral, elles ne peuvent pas s'entendre sur sa composition, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra déférer le différend à la décision de tout tribunal compétent pour statuer sur cette matière, établi par l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, si un tel tribunal n'existe pas, à la Cour internationale de justice.

c. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue, y compris les recommandations provisoires faites en vertu du paragraphe b de cet article.

d. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes néglige de se conformer aux exigences du paragraphe c de cet article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, retenir ou révoquer tous droits qu'elle aurait accordés en vertu du présent accord.

### Article 13

Au cas où la conclusion d'une convention multilatérale ou d'un accord concernant les transports aériens viendraient à lier les deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions d'une telle convention ou d'un tel accord.

### Article 14

Aux fins du présent accord :

1. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «territoire» ont le sens défini dans la Convention de l'aviation civile internationale.
2. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, le directeur de l'Office fédéral de l'air, et dans le cas de l'Afghanistan, le président de l'Autorité Aéronautique Afghane, et, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées.

### Article 15

L'annexe au présent accord est censée en faire partie intégrante, et toute référence à l'accord est en même temps une référence à l'annexe, sauf s'il en est expressément disposé autrement.

### Article 16

Le présent accord sera ratifié. Il sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature et entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée réciproquement par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent accord.

Fait à Caboul, le 27 septembre 1961 en double exemplaire dans les langues française et persane, les deux textes faisant également foi.

*Pour le  
Conseil fédéral Suisse:*

(signé) **A. Marcionelli**

*Pour le Gouvernement  
Royal d'Afghanistan:*

(signé) **A. K. Hakimi**

## ANNEXE

---

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira, sur le territoire de l'autre Partie contractante, sur les routes spécifiées aux tableaux ci-après, du droit de transit et du droit d'escale à des fins non-commerciales ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

### Tableau I

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par le Royaume d'Afghanistan :

Points en Afghanistan, par des points intermédiaires à Bâle ou Genève ou Zurich et au-delà, dans les deux directions.

Tout point intermédiaire sur les routes spécifiées entre les territoires des deux Parties contractantes pourra, à la convenance de l'entreprise désignée, ne pas être desservi lors de tout vol.

### Tableau II

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par la Confédération suisse :

Points en Suisse, par des points intermédiaires à Kandahar ou Caboul et au-delà, dans les deux directions.

Tout point intermédiaire sur les routes spécifiées entre les territoires des deux Parties contractantes pourra, à la convenance de l'entreprise désignée, ne pas être desservi lors de tout vol.

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira aussi du droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

14273

---

## ACCORD

entre

### la Suisse et le Maroc relatif aux transports aériens

Conclu à Rabat, le 5 juillet 1962

Date de l'entrée en vigueur:

---

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

et

LE GOUVERNEMENT DE S. M. LE ROI DU MAROC,

désireux de développer dans la plus large mesure possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien conformément aux principes de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

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

#### Article premier

Pour l'application du présent accord et de son annexe:

*a.* L'expression «Convention» s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

*b.* L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office Fédéral de l'Air, et, en ce qui concerne le Maroc, du Ministère des Travaux Publics, Direction de l'Air, ou dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées.

*c.* L'expression «entreprise désignée» s'entendra d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée par

écrit, conformément à l'article 3 du présent accord, comme étant l'entreprise autorisée à exploiter les services agréés définis à l'article 2 ci-après.

d. L'expression «territoire» aura la signification que lui donne l'article 2 de la Convention.

e. Les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «rechanges» s'entendront au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

## Article 2

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

2. Sous réserve des dispositions du présent accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service agréé, des droits ci-après :

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

## Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés.

2. Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés à condition que :

- a. La Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une entreprise de transports aériens pour exploiter les services agréés;
- b. La Partie Contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise intéressée, l'autorisation d'exploitation requise, laquelle devra être accordée dans le plus court délai possible, sous réserve des dispositions de l'article 9 du présent accord.

3. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services agréés, l'entreprise désignée pourra être appelée à prouver auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements que doivent normalement appliquer ces autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

## Article 4

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable, afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés entre les territoires des Parties Contractantes.

2. Elles devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3. Les services agréés sur chacune des routes spécifiées, auront pour objet essentiel d'offrir, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, une capacité adaptée aux besoins normaux et prévisibles du trafic international en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

4. Toutefois, l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes pourra satisfaire aux besoins de trafic entre les territoires d'Etats tiers et le territoire de l'autre Partie Contractante, dans la mesure où les services exploités par cette entreprise n'affectent pas indûment les services locaux et régionaux exploités par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

5. Une capacité additionnelle pourra, accessoirement, être mise en œuvre en sus de celle visée au paragraphe 3 ci-dessus, chaque fois que le justifieront les besoins de trafic des pays touchés par lesdits services, ce qui sera fait d'un commun accord.

6. Les entreprises désignées s'entendront sur les conditions d'exploitation des services agréés entre les territoires des deux Parties Contractantes, notamment sur la capacité de transport, les fréquences et les horaires. Elles en soumettront le résultat à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

## Article 5

1. Les tarifs de tout service agréé seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs seront fixés :

- a. Soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I. A. T. A.);
- b. Soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transports aériens de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes routes.

2. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30)

jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

3. Si les entreprises de transports aériens désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

4. En dernier ressort, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 10 du présent accord.

5. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

#### Article 6

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer une parfaite égalité de traitement, les Parties Contractantes conviennent que :

1. Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances perçus par chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aérodromes et autres installations aéronautiques sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires.

2. Sous réserve de l'observation des règlements de la Partie Contractante intéressée :

- a. Les aéronefs utilisés par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes, introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi que les carburants, les rechanges, l'équipement de bord, les provisions de bord et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur ce dernier territoire, des droits de douane et autres droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit ;
- b. Les carburants, les lubrifiants, les rechanges, l'équipement normal et les provisions de bord destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe a ci-dessus seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires ;
- c. Les carburants mis à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et réexportés, resteront exemptés des droits de douane, impôts de consommation et autres droits et taxes nationaux.

3. Les lubrifiants introduits dans le territoire d'une des Parties Contractantes ou pris à bord sur ce territoire par l'entreprise de l'autre Partie Contractante ou pour son compte et destinés à être employés uniquement par les aéronefs de cette entreprise ou à bord de ceux-ci sur les routes spécifiées, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues de caractère national ou local, d'un traitement non moins favorable que celui accordé aux aéronefs de l'entreprise nationale de la première Partie Contractante ou à l'entreprise étrangère la plus favorisée participant au trafic international dans ce territoire.

#### Article 7

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, 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.

#### Article 8

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

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

#### Article 9

1. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de ressortissants de cette dernière ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 du présent accord ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

2. Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation au sens de l'article 14 du présent accord à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

#### Article 10

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord n'aurait pu être réglé, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements intéressés, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

2a. Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

b. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un 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 décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la Partie Contractante en défaut.

6. Chacune des Parties Contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre, la moitié des frais afférents au tiers arbitre et la moitié des autres frais du tribunal arbitral.

#### Article 11

Le présent accord et son annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

## Article 12

Le présent accord devra être mis en harmonie avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

## Article 13

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable d'apporter au présent accord. Une consultation entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de la demande présentée par l'une des Parties Contractantes.

2. Toute modification du présent accord, approuvée conformément à la législation interne de chaque Partie Contractante, ou de son annexe, entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes par voie diplomatique entre les Parties Contractantes.

3. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier l'annexe au présent accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se concerter en vue de procéder à une modification.

## Article 14

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis au présent accord et de leur exécution satisfaisante. Cette consultation pourra à tout moment être demandée par l'une des Parties Contractantes et commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de la réception de la demande.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront, dans la mesure du possible, toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

3. Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

## Article 15

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent accord. Une telle

notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation aura effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception, au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### Article 16

Le présent accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

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

Fait à Rabat, le 5 juillet 1962, en double exemplaire, en langue française.

*Pour le Conseil fédéral  
Suisse:*

(signé) **Erwin Bernath**

*Pour le Gouvernement de  
S. M. le Roi du Maroc:*

(signé) **Abd Errahman Tazi**

## ANNEXE

Tableau I

Services que peut exploiter l'entreprise marocaine désignée:

1. Points au Maroc - Bordeaux - Lyon - Genève ou Zurich ou Bâle ou Berne, dans les deux directions.
2. Points au Maroc - Bordeaux - Lyon - Genève ou Zurich ou Bâle ou Berne - Francfort et/ou Hambourg - Copenhague - Stockholm - Oslo, dans les deux directions.
3. Points au Maroc - Bordeaux - Lyon - Genève ou Zurich ou Bâle ou Berne - Prague et au-delà vers des points situés en Europe de l'Est, dans les deux directions.

Tout point des routes énumérées ci-dessus pourra, au gré de l'entreprise désignée, ne pas être desservi lors de tout ou partie des vols.

Tableau II

Services que peut exploiter l'entreprise suisse désignée:

1. Points en Suisse - Lisbonne - Rabat ou Casablanca, dans les deux directions.
2. Points en Suisse - Lisbonne - Rabat ou Casablanca - Dakar ou Niamey ou Kano et/ou Freetown - Monrovia - Abidjan - Accra - Lagos, dans les deux directions.
3. Points en Suisse - Lisbonne - Rabat ou Casablanca - Dakar ou Niamey ou Kano et/ou Abidjan - Accra - Lagos - Douala - Brazzaville ou Léopoldville - Louanda - Elizabethville - Salisbury - Johannesburg et/ou vers des points situés sur le continent sud-américain, dans les deux directions.

Les droits de la 5<sup>e</sup> liberté ne pourront pas être exercés entre le Maroc et le Sénégal, dans les deux directions.

Tout point des routes énumérées ci-dessus pourra, au gré de l'entreprise désignée, ne pas être desservi lors de tout ou partie des vols.

## ACCORD

entre

### la Suisse et le Maroc relatif aux transports aériens non réguliers

Conclu à Rabat, le 5 juillet 1962  
Date de l'entrée en vigueur:

---

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

et

LE GOUVERNEMENT DE S. M. LE ROI DU MAROC,

désireux de conclure un accord relatif aux transports aériens non réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs,

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

#### Article premier

Le présent accord est applicable à tout aéronef civil immatriculé en Suisse ou au Maroc et exploité par un ressortissant suisse ou marocain dûment habilité à cet effet par l'autorité nationale compétente d'une des deux Parties Contractantes, lorsque cet aéronef effectue dans les territoires respectifs des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, en dehors des services aériens internationaux réguliers.

#### Article 2

I. Chaque Partie Contractante accordera sans délai aux entreprises de l'autre Partie Contractante exploitant des aéronefs définis à l'article premier, l'autorisation d'effectuer des transports aériens commerciaux non réguliers en provenance ou à destination de son territoire, sans leur imposer les «réglementations, conditions et restrictions» prévues au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale,

ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes :

- a. Transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse ;
- b. Transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges-passagers, que la destination soit choisie par le ou les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public ;
- c. Transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée à un tiers.

2. Il en sera de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes :

- a. Transports exclusifs de fret ;
- b. Transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaison suffisamment directe par services aériens réguliers ;
- c. Transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur ou groupe de transporteurs n'a droit, pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux mêmes centres de trafic.

3. Chaque Partie Contractante pourra exiger l'abandon des activités prévues au paragraphe 2 du présent article si elle estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers exploités entre les territoires des deux Parties Contractantes. Chaque Partie Contractante pourra exiger des renseignements complets sur la nature et l'importance de toute activité de ce genre terminée ou en cours.

4. En ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, chaque Partie Contractante pourra définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aérodromes considérés), modifier cette définition à tout moment et déterminer si ces régions ont entre elles des liaisons suffisamment directes par services aériens réguliers.

### Article 3

Les Parties Contractantes conviennent en outre que dans les cas non couverts par les paragraphes 1 et 2 de l'article 2, une demande d'autorisation préalable pourra être exigée. Le délai dans lequel la demande doit être déposée ne dépassera pas deux jours ouvrables dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus ; un délai plus long pourra être spécifié s'il s'agit d'une série plus importante de transports.

#### Article 4

1. Les demandes d'autorisation seront adressées directement à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante, sans passer par la voie diplomatique.

2. Les renseignements à fournir, dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus, seront limités aux éléments ci-après :

- a. Nom de la compagnie exploitante;
- b. Type d'aéronef et marques d'immatriculation;
- c. Dates et heures prévues pour l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante et pour le départ de ce territoire;
- d. Itinéraire de l'aéronef;
- e. Objet du transport, nombre de passagers à embarquer ou à débarquer ainsi que nature et quantité du fret à embarquer ou à débarquer.

#### Article 5

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord n'aurait pu être réglé, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements intéressés, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

2a. Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

b. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un 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 décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle avait accordée en vertu du présent accord à l'entreprise de la Partie Contractante en défaut.

6. Chacune des Parties Contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre, la moitié des frais afférents au tiers arbitre et la moitié des autres frais du tribunal arbitral.

#### Article 6

Le présent accord pourra être dénoncé par chacune des Parties Contractantes moyennant un préavis de six mois donné par écrit à l'autre Partie Contractante.

#### Article 7

Le présent accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

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

Fait à Rabat, le 5 juillet 1962, en double exemplaire en langue française.

*Pour le Conseil fédéral  
Suisse:*

(signé) Erwin Bernath

*Pour le Gouvernement  
de S. M. le Roi du Maroc:*

(signé) Abd Errahman Tazi

## ACCORD

relatif

### aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan <sup>(1)</sup> (Modifications)

Convenues à Karachi le 10 août 1961

Date de l'entrée en vigueur:

---

Conformément aux dispositions de l'article X de l'accord, relatif aux services aériens, entre la Suisse et le Pakistan, daté du 17 mars 1952, des consultations ont eu lieu entre des délégations de la Suisse et du Pakistan, du 8 au 10 août 1961, et il a été convenu d'apporter à l'accord les modifications suivantes:

(1)

L'article IV sera remplacé par le nouvel article suivant:

A. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus sur les routes décrites entre leurs territoires respectifs.

B. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

C. Sur chaque route décrite, la capacité offerte par les entreprises désignées des deux Parties contractantes sera maintenue dans une relation raisonnable avec la demande de trafic sur cette route.

D. Pour l'application des principes définis aux précédents paragraphes de cet article:

1) Les services convenus, assurés par chaque entreprise désignée, auront pour objectif primordial d'offrir, à un coefficient de charge raisonnable, une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles de cette entreprise pour le trafic entre le pays dont elle possède la nationalité et les pays situés sur les routes décrites.

2) Les droits de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante d'embarquer et de débarquer, en des points situés sur le territoire de l'autre

---

(1) RO 1958, 1221.

Partie contractante, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers situés sur les routes décrites, seront exercés conformément au principe suivant lequel ce trafic doit avoir un caractère additionnel et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- a. Aux besoins de transport aérien entre le pays dont l'entreprise désignée possède la nationalité et les pays de destination aussi bien qu'aux besoins de la région traversée par l'entreprise désignée, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et
- b. Aux nécessités économiques de l'exploitation d'un service long courrier.

(2)

Le paragraphe D de l'article X sera supprimé.

(3)

L'annexe à l'accord sera remplacée par les dispositions suivantes :

1) Une entreprise pakistanaise désignée pourra exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route décrite ci-après, et effectuer des escales commerciales en Suisse :

Points au Pakistan - Afghanistan - Points dans le Golfe persique - Iran - Irak - Liban - République Arabe Unie - Turquie - Points en Europe - Points en Suisse et points au-delà.

2) 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 - Points en Europe - Turquie - République Arabe Unie - Liban - Irak - Iran - Points dans le Golfe persique - Afghanistan - Points au Pakistan et points au-delà.

3) Des points situés sur l'une ou l'autre des routes décrites pourront, au gré de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, être omis lors de tout ou partie des vols, pourvu qu'il n'en soit pas de même des points au Pakistan ou en Suisse.

4) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante ne jouira pas de droits de trafic à plus d'un point du territoire de l'autre Partie contractante au cours d'un seul et même vol.

(4)

Les modifications ci-dessus entreront en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques, conformément à l'article X de l'accord.

(signé) C. H. Bruggmann

(signé) B. K. Dass

## **MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 14 septembre 1962)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8552
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1962
Date	
Data	
Seite	429-492
Page	
Pagina	
Ref. No	10 096 674

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.