

Feuille Fédérale

Berne, le 14 août 1970 122^e Année Volume II

N° 32

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 40 francs par an; 23 francs pour six mois; étranger: 52 francs par an, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

10650

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

(Du 15 juillet 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

C'est le 7 décembre 1944, alors que le monde était encore en guerre, que fut signée à Chicago la convention relative à l'aviation civile internationale. L'objectif de cette convention – réglementer le trafic aérien sur une base étendue – n'a été que partiellement atteint. Contrairement au principe de la liberté des mers, la liberté de l'espace aérien n'a jamais été reconnue dans la pratique. L'article premier de la convention de Chicago, qui est entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947 et à laquelle ont adhéré jusqu'à ce jour 119 pays, dispose en effet que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Certes, la conclusion de cette convention ainsi que l'activité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont permis d'harmoniser dans une large mesure, sur le plan international, les conceptions relatives à de nombreuses questions d'ordre technique et économique; cependant, les efforts visant à une uniformisation en matière de politique des transports aériens ont été beaucoup moins efficaces. L'article 6 de la convention spécifie qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus du territoire d'un Etat contractant ou à l'intérieur de celui-ci sans une permission spéciale dudit Etat. C'est pourquoi l'octroi de droits de trafic dans le domaine des services de lignes dépend du bon vouloir des Etats contractants. En règle générale, ceux-ci s'octroient réciproquement les droits de trafic nécessaires en concluant des accords bilatéraux.

La Suisse également doit conclure de tels accords afin d'assurer ses relations aériennes avec l'étranger. Jusqu'ici, notre pays a conclu 70 accords de ce genre; 61 d'entre eux sont entrés en vigueur, 5 sont signés et 4 paraphés. Cette politique active en matière de transports aériens a contribué de façon

décisive à lui assurer une place importante dans le trafic international. Actuellement, 46 compagnies étrangères desservent nos aéroports, alors que Swissair garantit des liaisons avec 75 villes du monde entier.

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

- accord signé à Singapour le 28 février 1969 avec la République de Singapour ;
- accord signé à Kinshasa le 21 janvier 1970 avec la République démocratique du Congo.

L'accord avec la République de Singapour

Le 18 décembre 1964 déjà, un accord était signé entre la Suisse et la Malaisie en vue de créer une nouvelle ligne dans la région du sud-est asiatique. Dans l'annexe de cet accord, le tableau de routes suisse mentionnait également Singapour comme point en Malaisie. Le 9 août 1965, Singapour se détachait de la Fédération de Malaisie et faisait savoir, par la suite, que son gouvernement ne reconnaîtrait que pendant une durée limitée les traités conclus par des Etats tiers avec la Malaisie. Les pourparlers avec ce nouvel Etat se déroulèrent en juillet 1966, et l'accord fut signé le 28 février 1969. Depuis le mois d'avril de la même année, Swissair assure un vol hebdomadaire à destination de Singapour.

C'est le texte standard de Singapour qui a servi de base aux pourparlers. Il ne diverge que peu, quant au fond, du projet suisse d'accord. Nous nous bornerons à relever les points suivants :

L'article 3 définit la procédure d'octroi et les conditions de retrait de l'autorisation d'exploitation. La compagnie «Malaysia-Singapore Airlines» est en même temps l'entreprise nationale de la Malaisie et de Singapour, et les deux Etats participent à raison d'un tiers chacun au capital-actions, la «British Overseas Airways Corporation» (BOAC) et la compagnie australienne «QANTAS» détenant le dernier tiers. C'est pourquoi il a fallu admettre la formule «une part substantielle de la propriété» au lieu de celle du texte standard suisse «une part prépondérante de la propriété» (art. 3, 4^e al.).

L'article 8 règle la capacité de transport offerte par les entreprises, se fondant en cela sur les dispositions qui ont été appliquées pour la première fois dans l'accord conclu aux Bermudes le 11 février 1946 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique. Selon ces dispositions, dites clauses des Bermudes, les entreprises désignées jouissent de possibilités égales et équitables dont chacune peut faire libre usage aussi longtemps que les intérêts d'une entreprise ne sont pas compromis par les services aériens de l'autre et que la capacité de transport offerte est mise en harmonie avec la demande de trafic. Cette capacité doit être adaptée en premier lieu au trafic entre l'Etat d'origine et les points

desservis sur les routes spécifiées (c'est ce que l'on est convenu d'appeler les troisième et quatrième libertés) et, en second lieu seulement, au trafic entre le territoire de l'autre partie contractante et celui d'Etats tiers (cinquième liberté).

L'article 11 correspond au texte suisse relatif au transfert des recettes, la seule différence étant que tous les excédents de recettes de l'entreprise désignée peuvent être transférés à son siège central «au cours du jour du marché officiel lors de la transaction».

Lors de la discussion sur l'annexe de l'accord, la délégation de Singapour déclara que sa compagnie nationale n'avait pas l'intention d'exploiter des services à destination de l'Europe: elle ne s'intéressait donc pas à un tableau de routes pour son entreprise et on renonça à le faire figurer dans l'annexe.

Le tableau de routes suisse permet à Swissair d'exploiter un service intéressant par des points intermédiaires au sud de l'Europe, au Proche-Orient, au Moyen-Orient, au Pakistan, en Inde et à Ceylan; le moment venu, la ligne pourra être prolongée au-delà de Singapour jusqu'en Indonésie et en Australie.

L'accord avec la République démocratique du Congo

Depuis longtemps, une liaison en direction de l'Afrique du Sud avait été envisagée dans la planification à long terme établie en vue de développer le trafic aérien suisse en Afrique. Mais, pour qu'une telle ligne pût être exploitée avec succès, il était nécessaire de disposer d'une escale pas trop éloignée de Johannesburg. Nous avions intérêt à nous assurer des droits de trafic dans la République démocratique du Congo, en plus de points en Afrique orientale. L'aéroport de Kinshasa, qui peut être utilisé par les plus grands avions actuels et garantit une forte demande de trafic, est considéré comme le point le plus important en Afrique centrale. En été 1962, l'ambassade de Suisse à Kinshasa établit les premiers contacts. Au début, les autorités congolaises se montrèrent plutôt réticentes, et ce n'est qu'en octobre 1964 qu'une délégation suisse fut reçue à Kinshasa pour des entretiens préliminaires. Les pourparlers proprement dits eurent lieu à Berne du 9 au 11 novembre 1965, mais l'accord n'a pu être signé que le 21 janvier 1970. A l'origine, il avait été envisagé de négocier, outre l'accord aéronautique, des accords de commerce, de protection des investissements et de coopération technique, et de signer ensemble les quatre accords; mais ce projet ne put se réaliser et, finalement, seul l'accord aérien fut signé.

Les dispositions de l'accord correspondent au texte standard suisse. Dans l'annexe, il est convenu que chaque partie contractante exploitera provisoirement un service par semaine sur les routes spécifiées. Cette restriction a été formulée à la demande des autorités congolaises, s'appuyant en cela sur un argument souvent avancé par les pays en voie de développement: une certaine protection doit être assurée à la compagnie nationale relativement faible. Un accroissement du nombre des services hebdomadaires ou une modification au

tableau de routes pourront être convenus, comme il est de règle, entre autorités aéronautiques (art. 14).

Les tableaux de routes permettent aux entreprises des deux pays d'établir des itinéraires intéressants. En avril 1970, Swissair a commencé ses vols à destination de Johannesburg en faisant escale à Kinshasa. Pour sa part, Air Congo a l'intention d'ouvrir une ligne vers Genève se prolongeant jusqu'à Bruxelles.

La constitutionnalité de l'arrêté fédéral approuvant des accords aéronautiques avec la République de Singapour et la République démocratique du Congo – arrêté dont nous vous soumettons le projet ci-joint – résulte de l'article 8 de la constitution fédérale, qui accorde à la Confédération le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale repose sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Comme les accords faisant l'objet du présent message peuvent être dénoncés en tout temps, ils ne sont pas soumis au référendum, selon l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution.

Ces deux accords, dont la signature a été recommandée par la commission fédérale de la navigation aérienne, sont conformes aux principes de notre politique en matière de trafic aérien.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral approuvant des accords sur les transports aériens commerciaux.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 15 juillet 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

**Arrêté fédéral
approuvant des accords sur les transports aériens
commerciaux**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 15 juillet 1970,

arrête:

Article unique

¹ Les accords relatifs aux transports aériens réguliers, conclus le 28 février 1969 avec la République de Singapour et le 21 janvier 1970 avec la République démocratique du Congo, sont approuvés.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

19344

Accord
entre la Confédération Suisse et la République de Singapour
relatif aux transports aériens réguliers
entre leurs territoires respectifs et au-delà

Conclu à Singapour le 28 février 1969

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse
et
le Gouvernement de la République de Singapour

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

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, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

a. L'expression «La Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des Communications 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'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée, par notification écrite à l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 3 du présent

Accord, pour exploiter les services aériens convenus sur les routes spécifiées dans cette notification;

d. L'expression «rupture de charge» s'entend 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 aéronef dont la capacité diffère de ceux qui sont employés sur une autre section;

e. L'expression «territoire» a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

f. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont 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 au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées dans la section correspondante des tableaux de routes figurant à l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des droits ci-après:

- a. Survoler, sans y 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 droit 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 a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

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 de l'une des Parties Contractantes 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 droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou imposer les conditions qui lui paraîtront nécessaires pour l'exercice de ces droits 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 10 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 droits 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 droits par l'entreprise, dans tous les cas où celle-ci néglige d'observer les lois ou règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits, ou néglige d'autre manière d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord et son annexe; étant entendu que ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie Contractante, à moins qu'une suspension immédiate ou l'imposition de conditions soit essentielle pour prévenir de nouvelles violations des lois ou règlements.

Article 4

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont, 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. Les réserves de carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties Contractantes par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou pris à bord des aéronefs de cette entreprise

et destinés uniquement à être employés en service international, sont exonérés de toutes redevances et taxes nationales, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première 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. Il pourra être exigé que les produits mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties Contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci; lesdites autorités peuvent exiger que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou ait reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord pris à bord des aéronefs de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et employés uniquement pour des vols entre deux points du territoire de la dernière Partie Contractante doivent faire l'objet, quant aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes nationales similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

Article 5

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties Contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6

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'appliquent 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, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires, s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

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

Article 7

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes sont, 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 8

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 convenus de cette dernière entreprise.

3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées doit être adaptée à la demande de trafic. Les services convenus ont pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers, doit être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

a. à la demande de trafic du et vers le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;

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

c. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 9

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourra procéder à une rupture de charge en un point des routes spécifiées 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 8 du présent Accord régissent tous les arrangements faits en vue de la rupture de charge.

Article 10

1. Les tarifs de tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût 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.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés pour chaque route spécifiée 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 au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

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 aéronautiques 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 14 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 14 du présent Accord.

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

Article 11

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer à son siège central tous les excédents de recettes au cours du jour du marché officiel lors de la transaction, en quelque monnaie que ces recettes aient été réalisées. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord fera règle.

Article 12

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.

Article 13

Des consultations régulières et fréquentes auront lieu 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 14

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.

2. Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à s'entendre par ces négociations, le différend pourra être soumis, si l'une des Parties Contractantes en fait la demande écrite, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant désigné, en qualité de président, par les deux premiers arbitres ainsi choisis. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de trente jours à compter de la date de réception par l'une des Parties Contractantes d'une demande visant à soumettre le différend à l'arbitrage, le troisième arbitre étant nommé dans un nouveau délai de trente jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'a pas nommé un arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai indiqué, la nomination ou la désignation du ou des arbitres sera remise à la décision d'une personne ou d'un organisme indépendant et agréé par les deux Parties Contractantes.

3. Les Parties Contractantes s'engagent sans réserve à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

4. Le tribunal décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 15

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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 16

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, le présent 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 17

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

2. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de 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 Singapour, le 28 février 1969, en l'année mille-neuf-cent-soixante-neuf, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Etter

Pour le Gouvernement de la
République de Singapour:

(signé) Wong Keng Sam

ANNEXE

Tableau de routes I

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

Colonne 1 Points de départ:	Colonne 2 Points intermédiaires:	Colonne 3 Points sur l'île de Singapour:	Colonne 4 Points au-delà:
Points en Suisse.	Milan, Rome, Vienne, Belgrade, Athènes, Istanbul, Ankara, Nicosie, Beyrouth, Damas, Le Caire, Tel Aviv, Bagdad, Téhéran, Abadan, Koweït, Dhahran, Bahrein, Kandahar, Kaboul, Karachi, Lahore, Rawalpindi, Nouvelle Delhi, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Dacca, Rangoon, Bangkok, Kuala Lumpur.	Singapour.	Djakarta, Perth, Darwin, Melbourne, Sydney, Wellington.

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités dans les deux directions par l'entreprise désignée par Singapour:

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
-----------	-----------	-----------	-----------

NEANT

Notes:

- (i) Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées dans le tableau de routes I de l'annexe peuvent, à la convenance de l'entreprise désignée par la Suisse, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
- (ii) L'entreprise désignée par la Suisse aura le droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Accord
entre la Suisse et la République Démocratique du Congo
relatif aux transports aériens réguliers

Conclu à Kinshasa le 21 janvier 1970

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse

et

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo,

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

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

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

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'entend 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'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et, en ce qui concerne la République Démocratique du Congo, du Ministère des Transports et Communications, Direction de l'Aéronautique Civile 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'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.

Article 2

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux, 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 marchandises et des envois postaux.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

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

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

4. Chaque Partie Contractante a 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 ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 4

1. Chaque Partie Contractante a 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 juge nécessaires, si :

- a. elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son annexe.

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

Article 5

1. Les entreprises désignées jouissent, 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 prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

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

4. Les services convenus ont pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers, doit être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée :

- a. à la demande de trafic du et vers le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 6

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

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

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 7

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent 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, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

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

Article 9

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

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

Article 10

1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui règle normalement cette matière.

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

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord, le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article 15 ci-après.

Article 11

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

Article 12

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui montrent le volume du trafic transporté sur les services convenus.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15

1. Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

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

5. Le tribunal arbitral décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 16

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

Article 17

Le présent Accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 18

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation a effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a reçu communication.

Article 19

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

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

Fait à Kinshasa le 21 janvier 1970 en double exemplaire, en langue française.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Curchod

Pour le Gouvernement de la
République Démocratique du Congo:

(signé) Adoula

ANNEXE

A. Tableaux de routes

- I. Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la République Démocratique du Congo:

Points en République Démocratique du Congo-Lagos ou Fort Lamy-Genève et un point au-delà.

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

Points en Suisse-Kano ou Douala-Kinshasa et un point au-delà.

B.

Il est convenu entre Parties Contractantes que tout point non repris dans le tableau des routes pourra être desservi sur les routes spécifiées sans droits de trafic entre ce point et le territoire de l'autre Partie Contractante.

Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

Il est convenu entre Parties Contractantes que les routes spécifiées seront desservies à raison d'un service par semaine par chacune des entreprises désignées. A la demande de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, un accroissement du nombre de services hebdomadaires pourra faire l'objet d'une consultation. A cette occasion, des modifications au tableau des routes pourront être apportées d'un commun accord.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 15 juillet 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10650
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.08.1970
Date	
Data	
Seite	277-299
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 570

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.