

FEUILLE FÉDÉRALE

113^e année

Berne, le 23 mars 1961

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **30 francs** par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

8210**MESSAGE**

du

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

(Du 10 mars 1961)

Monsieur le Président et Messieurs,

La convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (RS 13, 619), convention que la Suisse a ratifiée le 6 février 1947, constitue le cadre juridique général de toute l'activité aérienne internationale civile. Mais cette convention pose le principe que les services réguliers internationaux ne peuvent être organisés et exploités qu'en vertu d'autorisations données par les Etats. L'article 6 de la convention de Chicago dispose en effet que pour l'exploitation de lignes de navigation aérienne exploitées régulièrement à destination d'un Etat contractant ou en transit par son territoire, l'autorisation expresse de cet Etat est nécessaire. Une telle autorisation résulte généralement d'un accord bilatéral entre Etats, d'où la nécessité pour la Suisse de conclure des accords aéronautiques pour s'assurer des liaisons aériennes régulières avec l'étranger. Il en sera ainsi tant qu'une réglementation internationale n'aura pu être établie par un accord multilatéral pour les transports aériens commerciaux.

Néanmoins, la Suisse a pu conquérir une place importante dans le trafic aérien et participer activement aux transports aériens internationaux. Il suffit de rappeler que, jusqu'à ce jour, elle a conclu avec 39 Etats des accords sur la navigation aérienne commerciale qui servent de fondement juridique à l'exploitation de services aériens réguliers à destination de l'étranger. Ces accords permettent, en effet, à la Swissair dont le réseau de lignes s'étend actuellement à 37 pays, d'effectuer des escales où peuvent être exercés les droits de transport garantis de part et d'autre selon le principe de la réciprocité. Notre entreprise nationale de transports aériens a ainsi la

possibilité d'assurer des liaisons rapides avec les principaux centres de l'économie mondiale en se fondant sur des accords inspirés de la politique suisse des communications aériennes.

Le réseau suisse des lignes aériennes continuant de se développer, de nouveaux efforts ont dû être entrepris pour consolider la position suisse, notamment en Amérique du Nord et du Sud, en Asie et en Afrique. Aussi la Suisse a-t-elle engagé des pourparlers avec plusieurs Etats en vue d'élargir ou de compléter les droits nécessaires à l'établissement des liaisons aériennes internationales par le moyen d'accords bilatéraux. Ces pourparlers ont abouti à la conclusion, au cours de ces deux dernières années, de neuf nouveaux accords sur les transports aériens commerciaux qui entreront en vigueur après leur ratification. Ce sont :

- l'accord entre la Suisse et le Canada relatif aux services aériens, du 10 janvier 1958,
- l'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la Finlande, du 7 janvier 1959,
- l'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et l'Union Sud-Africaine, du 19 octobre 1959,
- l'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la Belgique, du 24 mars 1960,
- l'accord relatif aux transports aériens entre la Suisse et la Tunisie, du 21 mai 1960,
- l'accord entre la Confédération suisse et la République Arabe Unie, relatif aux transports aériens réguliers, du 14 juillet 1960,
- l'accord relatif aux transports aériens entre la Suisse et la République de l'Uruguay, du 16 septembre 1960,
- l'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Chili, du 5 octobre 1960,
- l'accord relatif aux transports aériens entre le Conseil fédéral suisse et le gouvernement de l'Union de Birmanie, du 31 octobre 1960.

Nous avons l'honneur de vous donner les explications suivantes au sujet de ces divers accords.

a. L'accord avec le Canada

Comme notre compagnie nationale de transports aériens envisageait d'ouvrir des lignes nouvelles vers le Nouveau Continent, dont l'une toucherait vraisemblablement le territoire canadien, des pourparlers furent engagés avec les autorités canadiennes, qui avaient également exprimé le désir de conclure un accord sur les services aériens avec la Suisse. Ces pourparlers ont abouti, le 10 janvier 1958, à la signature d'un accord entre la Suisse et le Canada. Cet accord est, après celui que nous avons conclu

en 1945 avec les Etats-Unis d'Amérique, le second arrangement concernant notre trafic aérien régulier avec un Etat de l'Amérique du Nord.

L'accord s'inspire, quant à la forme, du prototype recommandé par l'organisation de l'aviation civile internationale et adopté par le Canada dans ses relations avec d'autres pays. Quant au fond, il tient compte de la politique protectionniste que le Canada a toujours appliquée jusqu'ici en matière de communications aériennes lors de la conclusion d'accords aéronautiques. La politique du Canada concernant l'octroi de droits commerciaux à des entreprises de transports aériens d'autres pays est depuis des années plutôt réservée. Cette prudence s'exprime en particulier à l'article II de l'accord. En effet, il ne comporte pas le privilège de la cinquième liberté de l'air, qui permet à un aéronef d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier postal en provenance ou à destination de n'importe quel pays. De ce fait, la Swissair n'aura pas la possibilité d'effectuer des transports provenant d'Allemagne ou d'Angleterre à destination du Canada ou inversement. Elle ne pourra pas non plus jouir des droits de trafic entre le Canada et des points situés aux Etats-Unis d'Amérique ou au Mexique. Aussi l'accord ne règle-t-il que les droits de transport entre la Suisse et le Canada.

L'article III décrit de façon détaillée la procédure d'octroi d'une autorisation d'exploitation, les conditions requises pour l'octroi de cette autorisation et les motifs pouvant conduire au retrait de celle-ci. Les parties contractantes se réservent en particulier de vérifier le régime économique des entreprises appelées à participer à l'exploitation.

L'article IV pose les règles concernant les taxes nationales, les droits de douane et les exemptions de ces taxes. La navigation aérienne internationale impose ces facilités et la suppression de taxes qui ne sont pas indispensables.

L'article V établit une réglementation générale des capacités en se fondant sur le principe de l'équilibre de l'offre et de la demande dans les territoires des parties contractantes.

L'article VI énonce les principes relatifs à la fixation des tarifs. Les tarifs sont proposés par les entreprises elles-mêmes, soit par entente directe, soit en appliquant le système adopté pour les tarifs par l'association du transport aérien international (IATA). Cette association groupe actuellement 89 des transporteurs aériens du monde. Elle connaît les règles d'exploitation d'une quantité de lignes; elle est par conséquent mieux à même que quiconque de donner des renseignements utiles sur les tarifs passagers et fret. Mais les tarifs établis par les entreprises sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes. Enfin, dans le cas où il serait impossible aux compagnies de s'entendre ou aux Etats d'accepter les propositions des compagnies, l'article VI prévoit que les parties contrac-

tantes, après avoir épuisé les moyens amiables, doivent utiliser la procédure arbitrale créée par l'accord. Cette réglementation des tarifs est une des conditions indispensables pour éviter une guerre des tarifs.

L'article VII prévoit l'obligation, pour les autorités aéronautiques des parties contractantes d'échanger des renseignements statistiques, tandis que l'article VIII assure la coopération administrative en prévoyant indépendamment de tout litige une procédure régulière de consultations.

Les consultations prévues entre les Etats peuvent d'ailleurs échouer et donner lieu à l'application de la procédure arbitrale, prévue par l'article IX, applicable en cas de divergences de vues au sujet de l'interprétation ou de l'application de l'accord ou de son annexe.

D'autres consultations sont prévues à l'article X lorsqu'une partie contractante est désireuse de modifier tout ou une partie de l'accord.

Les parties contractantes ayant un intérêt à appliquer l'accord en vue de l'ouverture de services aériens avant qu'il entre définitivement en vigueur, l'application provisoire de l'accord a été prévue dans un échange de notes qui a pris effet le jour de la signature.

Quant aux tableaux indiquant, dans l'annexe, les routes aériennes internationales susceptibles d'être desservies par les entreprises de transports aériens des parties contractantes, on remarquera que la ligne suisse passant par Montréal aura son terminus à Chicago. Les autorités canadiennes n'ont pu consentir à accorder aussi des droits d'atterrissage à Toronto. Il s'ensuit que de nouvelles négociations seront nécessaires si la ligne suisse devait être prolongée un jour au-delà de Chicago.

L'accord conclu avec le Canada s'écarte quelque peu de notre politique libérale des communications aériennes. Cependant, nous avons de bonnes raisons de croire qu'il sera possible ultérieurement, au cours de nouveaux pourparlers, d'éliminer les dispositions par trop restrictives de cet accord.

b. L'accord avec la Finlande

Au printemps 1958, un service aérien régulier entre Helsinki et Bâle fut inauguré par l'entreprise finlandaise de transports aériens Finnair. Le département fédéral des postes et des chemins de fer lui accorda à cet effet la concession nécessaire.

Après que la Finnair eut exprimé le désir de faire aboutir sa ligne à Genève avec l'entrée en vigueur de son horaire d'hiver 1958/1959, les autorités finlandaises nous proposèrent de régler conventionnellement le trafic entre la Suisse et la Finlande. Des négociations furent entamées à Berne au mois d'août 1958, mais l'accord ne put aboutir qu'en octobre, certaines questions ayant dû être élucidées entre temps.

L'accord conclu avec la Finlande est conforme, dans ses grandes lignes, au prototype suisse. Contrairement à plusieurs conventions antérieures où les droits de trafic accordés sont spécifiés dans l'annexe, les droits commerciaux que la Suisse et la Finlande se confèrent mutuellement sont fixés à l'article premier de l'accord.

L'article 3 s'inspire des clauses de l'accord dit des Bermudes et établit les critères à appliquer pour mesurer la capacité de transport offerte par les entreprises des deux pays intéressés. Ainsi se trouve institué un système de collaboration étroite entre les entreprises chargées de l'exploitation des services convenus. Ces règles, fondées sur des principes libéraux, constituent la base juridique nécessaire à la répression des abus de toute sorte et permettent de créer des conditions acceptables du point de vue de l'économie des transports.

Plusieurs de nos accords récents contiennent une clause tendant à épargner aux entreprises désignées les difficultés que pourrait provoquer, lors du rapatriement des recettes de transport, la réglementation en matière de devises des Etats parties à l'accord. Cette clause ne figure pas dans l'accord avec la Finlande, mais cela ne présente aucun inconvénient, parce que le service des paiements entre les parties contractantes est réglé par un accord spécial du 15 octobre 1955 qui s'applique également aux transports aériens (RO 1955, 1014).

Les dispositions des articles 5 à 7 règlent dans la forme courante les questions concernant les taxes nationales, les droits de douane et les exemptions de ces taxes, le respect réciproque de certaines prescriptions nationales, ainsi que le droit de contrôler le régime économique des entreprises désignées et l'application des dispositions de l'accord.

L'article 8 est consacré à la procédure d'arbitrage applicable en cas de divergences de vues entre les parties contractantes au sujet de l'application ou de l'interprétation de l'accord.

L'article 11 traite de la collaboration administrative des autorités aéronautiques suisses et finlandaises dans le domaine de la statistique et de l'échange des expériences portant sur l'application de l'accord.

L'annexe à l'accord donne aux entreprises de navigation aérienne de la Suisse et de la Finlande le droit d'exploiter, par des points intermédiaires, des services allant d'un des pays à l'autre. Pour le moment, la Suisse ne fait pas usage de ce droit.

c. L'accord avec l'Union Sud-Africaine

Un premier accord entre la Suisse et l'Union Sud-Africaine relatif aux services aériens a été conclu à Berne le 26 août 1954. Il est entré en vigueur le 1^{er} avril 1955 (RO 1955, 1004). Contrairement à nos conventions habituelles, cet accord, abstraction faite d'une clause générale de réciprocité, ne concerne

que l'exploitation, par une entreprise suisse désignée, d'un service aérien vers l'Afrique du Sud. En effet, l'Union Sud-Africaine s'était réservé de faire valoir des droits égaux tout en renonçant provisoirement à fixer une ligne aérienne déterminée.

A la demande de ce pays, qui désirait donner une base conventionnelle au service aérien régulier qu'une entreprise sud-africaine exploite depuis le 4 décembre 1957 en vertu d'une concession, entre Johannesburg et Londres en touchant la Suisse, des pourparlers eurent lieu en juin 1958 en vue de conclure un nouvel accord bilatéral relatif aux services aériens entre la Suisse et l'Union Sud-Africaine. L'accord que nous vous présentons aujourd'hui est le résultat de ces pourparlers. Il a été signé à Berne le 19 octobre 1959.

Contrairement à l'accord antérieur, le nouvel accord contient les dispositions fondamentales que l'on retrouve généralement dans les accords de ce genre, tandis que l'annexe énumère les droits commerciaux qui doivent être conférés et les conditions particulières mises à l'exercice de ces droits. Il en résulte que des amendements aux modalités de l'annexe, variables de par leur nature, pourront être convenus directement entre les autorités aéronautiques des parties contractantes (art. 9).

L'article 3 décrit la procédure d'octroi d'une autorisation d'exploitation et les conditions auxquelles cette dernière peut être retirée.

L'article 4 énonce les principes relatifs à la fixation des tarifs et complète l'article 11 de l'accord antérieur afin d'éviter toute absence de tarifs. En revanche, il ne permet pas de recourir à la procédure arbitrale en cas de différend relatif aux tarifs, parce qu'aucun accord aéronautique bilatéral conclu jusqu'ici par l'Union Sud-Africaine ne prévoit l'arbitrage en cas de divergence d'opinion.

Les dispositions des articles 5 à 7 règlent dans la forme habituelle les questions concernant le respect réciproque de certaines prescriptions nationales, le traitement équitable de l'entreprise de transports aériens de chaque Etat par l'autre Etat, les droits de douane et les exemptions de ces taxes, ainsi que les statistiques périodiques.

L'article 8 affirme le droit de chaque partie contractante de suspendre dans certains cas le service aérien exploité par une entreprise désignée, sous réserve de consultations préalables entre les parties.

Conformément à la pratique des autorités sud-africaines, l'accord pourra être dénoncé en tout temps, moyennant un avis donné six mois d'avance.

L'annexe contient le plan des lignes convenues de part et d'autre, énumère les droits commerciaux qui sont conférés et les conditions particulières mises à l'exercice de ces droits et, enfin, énonce certaines restrictions relatives à la fréquence des services, à la capacité de transport et à la publicité.

Bien qu'il marque un progrès par rapport à l'accord de 1954, l'accord du 19 octobre 1959 ne constitue par un fondement satisfaisant pour permettre à notre compagnie nationale de navigation aérienne d'exploiter avec profit un service aérien régulier entre la Suisse et l'Afrique du Sud.

d. L'accord avec la Belgique

Depuis plusieurs années, nous avons cherché à négocier un accord sur les transports aériens avec la Belgique. Ces démarches n'ont pas eu le succès que nous avons espéré, les autorités belges s'étant toujours opposées à la conclusion d'un accord tel que la Suisse l'avait souhaité.

Cependant, au mois de décembre 1958, les autorités aéronautiques belges faisaient savoir qu'elles seraient maintenant disposées à régler par un accord bilatéral les relations aériennes entre la Suisse et la Belgique, la compagnie belge Sabena désirant exploiter, en plus de ses services desservant déjà la Suisse, deux nouveaux services dont l'un en transit par notre pays.

Jusqu'ici la Swissair exploitait ses services vers Bruxelles en vertu d'une autorisation des autorités aéronautiques belges, tandis que la Sabena desservait la Suisse sur la base d'une concession temporaire et renouvelable, délivrée par le département fédéral des postes et des chemins de fer.

Diverses circonstances en ayant retardé l'ouverture, les négociations désirées de part et d'autre ont eu lieu finalement à Berne en automne 1959. Les autorités des deux pays se sont mises d'accord sur un texte qui, à quelques exceptions près, est conforme au prototype suisse. L'accord ne règle toutefois que le trafic de troisième et quatrième libertés de l'air entre les deux pays intéressés.

En échange des droits commerciaux dont jouit la Sabena en transitant par la Suisse, la Swissair aurait désiré exploiter à son tour un service passant par l'ex-Congo belge ou au moins un service à destination et en provenance de ce pays. Les autorités belges refusèrent cependant tout droit de transit au Congo en faveur de la Swissair, mais auraient été disposées à lui offrir la possibilité d'exploiter un service vers l'Extrême-Orient via Bruxelles et le Pôle Nord ou un service vers la Scandinavie en transit par Bruxelles. Cette offre ne put être acceptée, car la Swissair a déjà la faculté, grâce aux accords conclus avec les pays scandinaves, d'établir, si elle le désire, une ligne passant par le Pôle Nord.

De leur côté, les autorités belges auraient souhaité recevoir des droits supplémentaires pour l'exploitation, par la Sabena, d'un service à destination du Moyen-Orient en passant par la Suisse. Ce désir ne put être satisfait, les besoins du trafic étant suffisamment couverts sur le parcours envisagé.

Il en résulte que l'accord signé le 24 mars 1960 règle uniquement le trafic aérien direct entre la Suisse et la Belgique, tandis que les services de

la Sabena à destination de l'Afrique restent soumis provisoirement au régime de la concession. Nous nous réservons ainsi la faculté de réexaminer la situation au moment où ces concessions prendront fin.

c. L'accord avec la Tunisie

En été 1958, le gouvernement tunisien avait exprimé le désir de conclure un accord aéronautique avec la Suisse. Toutefois les négociations ne purent avoir lieu qu'au début de décembre 1959. Elles aboutirent rapidement à un résultat satisfaisant, les autorités tunisiennes ayant accepté de manière à peu près générale les dispositions habituelles de nos accords. En effet, la Tunisie n'a demandé que sur quelques points certaines additions ou modifications. Nous pouvons donc nous borner aux remarques suivantes.

L'exploitation des services réguliers internationaux est dominée par le double souci d'assurer entre les compagnies l'égalité et les conditions d'une concurrence raisonnable. Mais ce souci s'est surtout exprimé dans le problème de la capacité de transport. L'article 3 de l'accord avec la Tunisie régit la capacité de transport en soumettant la répartition du trafic au principe d'égalité. Cependant, tandis que le prototype suisse, inspiré de l'accord des Bermudes, entend l'égalité dans le sens d'égalité des chances, les autorités tunisiennes ont estimé que les capacités accordées devaient être réparties également entre les entreprises désignées tunisiennes et suisses. Le souci des autorités tunisiennes d'assurer à l'avenir entre les compagnies intéressées une égalité de répartition s'est affirmé déjà dans les accords bilatéraux que la Tunisie a conclus en 1959 avec la Suède, le Danemark et les Pays-Bas.

L'article 4 énonce les principes relatifs à la fixation des tarifs. Dans l'établissement de ces tarifs, la procédure de fixation des tarifs de l'association du transport aérien international (IATA) est habituellement prise en considération. L'entreprise désignée par la Tunisie n'étant pas membre de l'IATA, la disposition de l'article 4, paragraphe 1, évite toute mention de cette association en adoptant cependant une formule qui, matériellement, exprime le même principe.

Les accords bilatéraux organisent pour la plupart une procédure arbitrale en cas de différends entre les parties contractantes. Les autorités tunisiennes s'opposèrent d'abord à ce que les différences d'opinion relatives à l'interprétation ou à l'application de l'accord fassent l'objet d'un arbitrage. Elles sont d'avis que les différends de cette nature doivent être réglés si possible entre les autorités aéronautiques et, en cas d'échec, dans des négociations directes entre parties contractantes par la voie diplomatique. Néanmoins, il a été possible, à la demande de la Suisse, d'insérer à l'article 10 une clause complémentaire prévoyant la faculté, pour les parties

contractantes, de recourir, d'un commun accord, à l'arbitrage d'un tiers désigné par elles.

L'annexe à l'accord comprend les tableaux indiquant les routes aériennes internationales susceptibles d'être desservies par les entreprises de transports aériens des parties contractantes. L'entreprise suisse désignée aura notamment la possibilité d'assurer des escales importantes par ses avions en direction de la Libye, de l'Afrique centrale et du Sud et de l'Amérique du Sud, par les côtes orientales et occidentales de l'Afrique.

L'accord a été signé à Tunis le 21 mai 1960, sous la réserve habituelle de la ratification.

f. L'accord avec la République Arabe Unie

Lors d'une consultation qui eut lieu au début de 1959 entre une délégation de l'autorité aéronautique suisse et une délégation de l'autorité aéronautique de la République Arabe Unie, cette dernière avait exprimé le désir que des négociations fussent ouvertes prochainement avec les autorités fédérales en vue de la conclusion d'un nouvel accord aéronautique tendant à remplacer, par un acte unique, les accords conclus précédemment avec l'Egypte (RO 1951, 583) et la Syrie (RO 1955, 997). Ces pourparlers ont eu lieu effectivement en automne 1959 et ont abouti à l'établissement d'un accord qui a été signé au Caire le 14 juillet 1960. En conséquence, l'accord entre la Confédération suisse et le Royaume d'Egypte relatif aux transports aériens réguliers, conclu au Caire le 15 mai 1950, et l'accord relatif aux services aériens civils réguliers entre la Suisse et la Syrie, conclu à Damas le 26 mai 1954, prendront fin avec l'entrée en vigueur du nouvel accord entre la Confédération suisse et la République Arabe Unie relatif aux transports aériens réguliers.

Quant au fond, le texte de l'accord suit de près celui de l'accord antérieur entre la Suisse et l'Egypte, mais le futur accord avec la République Arabe Unie sera moins favorable à notre pays que les accords précédemment conclus avec l'Egypte et avec la Syrie. En effet, en raison de la politique protectionniste que pratiquent les autorités de la nouvelle République Arabe Unie, la Swissair devra malheureusement renoncer à l'exercice de certains droits commerciaux importants entre Le Caire et des points situés sur le Golfe Persique (Bahrein, Kuwait). Lesdites autorités considèrent le trafic entre Le Caire et les points situés dans d'autres Etats arabes comme devant être réservé principalement aux compagnies des pays arabes. La Swissair ne pourra donc exercer des droits commerciaux qu'entre Le Caire et Dhahran.

Au surplus, le texte de l'accord reproduit, à quelques exceptions près, les dispositions que l'on retrouve dans la plupart de nos accords.

Tandis que le paragraphe *a* de l'article 5 précise les droits commerciaux qui doivent être conférés de part et d'autre, le paragraphe *b* pose le principe de l'interdiction du cabotage, de sorte que les entreprises d'une partie contractante ne sont pas autorisées à effectuer des transports internes sur le territoire de l'autre partie contractante. Ce principe est conforme à la convention de Chicago.

L'article 6 assure aux entreprises désignées un traitement juste et équitable et dispose que la capacité offerte sera déterminée non seulement par la demande de trafic actuelle, mais aussi par la demande à prévoir.

L'article 7 tend à empêcher tout abus d'exercice de droit par une entreprise désignée au détriment d'une entreprise de l'autre partie contractante.

L'article 9 statue l'obligation pour les autorités aéronautiques ou leurs entreprises désignées de communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante les horaires, tarifs, informations et statistiques relatifs à l'exploitation des services convenus. Ces dispositions sont acceptables, puisqu'en fait, pour des raisons d'exploitation, les renseignements demandés sont généralement fournis.

L'article 10 donne la possibilité aux entreprises désignées de changer d'aéronef en cours de route. La question du changement d'aéronef n'a toutefois pas une grande importance pratique.

Contrairement à la plupart de nos accords qui sont provisoirement applicables dès le jour de la signature, l'accord avec la République Arabe Unie ne pourra être appliqué que le jour où son approbation, conformément à la législation nationale, aura été notifiée par un échange de notes diplomatiques.

g. L'accord avec l'Uruguay

Sur l'initiative des autorités fédérales, des pourparlers avaient été engagés, il y a quelques années déjà, en vue de la conclusion d'un accord relatif aux transports aériens entre la Suisse et la République de l'Uruguay. Il s'agissait de compléter la série des accords aéronautiques nécessaires à l'exploitation des services suisses vers l'Amérique du Sud. Diverses circonstances en ayant retardé l'aboutissement, les négociations ne se sont terminées qu'après qu'une délégation suisse eut rencontré des représentants des autorités uruguayennes à Montevideo en octobre 1959. Un accord a finalement été signé le 16 septembre 1960, sous réserve de ratification.

Le texte de l'accord avec l'Uruguay diffère légèrement, quant à la forme, du prototype suisse. Quant au fond, il est plus détaillé, mais son contenu est, à quelques exceptions près, pratiquement le même. Nous nous bornerons à relever ce qui suit.

L'article premier précise certaines expressions dont la définition a paru particulièrement importante à l'autre partie contractante.

En dérogation au projet d'accord suisse, les droits commerciaux qui doivent être conférés réciproquement sont spécifiés, d'après l'article 2, dans l'annexe à l'accord, où ils précèdent les tableaux de lignes. Il n'y a pas d'inconvénient majeur à suivre cette pratique, car l'annexe fait partie intégrante de l'accord.

L'article 5 règle la fixation des tarifs de la manière habituelle dans nos accords, mais évite de mentionner l'association du transport aérien international (IATA), dont les recommandations pour l'établissement des tarifs sont généralement prises en considération, en adoptant une formule qui, quant au fond, exprime le même principe.

Comme la plupart de nos accords, l'accord avec l'Uruguay est, selon l'article 15, applicable provisoirement dès sa signature dans la mesure où le permet la législation interne de chaque partie contractante.

En ce qui concerne l'annexe à l'accord, elle décrit les droits dont les entreprises désignées jouiront pour exploiter les services convenus et fixe en particulier les routes que la compagnie suisse de navigation aérienne pourra desservir vers et à travers l'Uruguay sans restriction quelconque.

Les tableaux de routes figurant à l'annexe sont souvent sujets à modification. Cependant, aux termes du chiffre III de l'annexe, toute modification des lignes aériennes mentionnées auxdits tableaux qui affecterait le trafic de ces lignes sur des territoires autres que ceux des parties contractantes ne sera pas considérée comme une modification de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante pourront en conséquence procéder unilatéralement à une telle modification sous réserve toutefois de notification immédiate aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

h. L'accord avec le Chili

Les tableaux de routes des accords aéronautiques conclus avec certains pays de l'Amérique du Sud prévoient des services aériens susceptibles d'aboutir au Chili. Toutefois, avant la fin de l'année 1959, aucun accord n'avait été conclu avec ce pays en vue de l'établissement éventuel de lignes aériennes entre la Suisse et le Chili.

Comme il se peut que, dans un avenir pas trop lointain, la Swissair ait intérêt à prolonger ses lignes desservant l'Amérique du Sud jusqu'à Santiago du Chili, il était indispensable que la Suisse conclût avec le Chili un accord bilatéral relatif aux services aériens afin d'assurer à la Swissair des droits d'atterrissage et des droits commerciaux dans ce pays.

Les autorités chiliennes ayant marqué leur accord de principe, des négociations furent engagées à Santiago en novembre 1959, lesquelles aboutirent rapidement à l'arrangement désiré. Le texte de l'accord, qui a été signé à Santiago du Chili le 5 octobre 1960, appelle quelques observations.

Pour éviter toute équivoque, l'article premier détermine le sens exact de certaines expressions employées dans l'accord.

L'article 2 s'écarte de la rédaction dont nous nous servons habituellement pour préciser les droits fondamentaux que les parties contractantes se confèrent de part et d'autre.

Le Chili n'a pas adhéré à l'accord multilatéral relatif au transit des services aériens internationaux, du 7 décembre 1944, et refuse par conséquent d'accorder le droit de survoler son territoire sans y atterrir. Il n'a jusqu'ici accordé ce droit à aucun pays.

L'article 6 a trait à la fixation des tarifs. Cependant, contrairement à la clause habituelle, cette disposition ne dit pas ce qu'il se passera si les autorités aéronautiques n'approuvent pas les tarifs ou si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet. Elle ne dit pas non plus que les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés. En cas de divergence relative à l'application de l'accord, les parties contractantes devraient sans doute, après avoir épuisé les moyens amiables, utiliser la procédure arbitrale prévue par l'accord.

L'article 7 prévoit le changement d'aéronef à une escale donnée. Mais il ne pourra intervenir qu'à des conditions bien déterminées. Cette clause, plutôt rare, se retrouve dans nos accords avec la Grande-Bretagne, l'Inde, le Pakistan et la République Arabe Unie.

L'article 12 permet aux parties contractantes de prendre, dans certaines conditions, des mesures spéciales pour des raisons militaires ou de sécurité publique en ce qui concerne les vols des aéronefs des entreprises désignées. Cette disposition est conforme à l'article 9 de la convention de Chicago.

L'organisation d'un service régulier consiste essentiellement en l'établissement des escales commerciales. La détermination des routes aériennes dans l'annexe à l'accord s'est heurtée au refus des autorités chiliennes de permettre à l'entreprise suisse désignée d'établir une liaison, désirée du côté suisse, par la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Jusqu'à ce jour, aucune compagnie étrangère non américaine n'a pu s'établir dans ce secteur. La ligne suisse prévue à destination de Santiago du Chili ne pourra donc être exploitée qu'en passant par la côte orientale de l'Amérique du Sud.

i. L'accord avec la Birmanie

En automne 1955, la Swissair examinait la possibilité d'établir une liaison aérienne régulière avec divers pays de l'Extrême-Orient. Des accords aéronautiques avaient déjà été conclus avec la plupart des pays du Proche et du Moyen-Orient, le Pakistan, l'Inde et les Philippines et les négociations

en vue de la conclusion d'un accord avec le Japon étaient sur le point d'aboutir.

Concurremment avec le développement du réseau aérien suisse vers l'Extrême-Orient, il était naturel que la Suisse réglât aussi par convention ses relations aériennes futures avec l'Union de Birmanie. Aussi un accord sur les transports aériens entre ces deux pays fut-il conclu le 31 octobre 1960, accord qui assure à une entreprise suisse le droit de faire des escales commerciales à Rangoon dès qu'elle aura l'intention de desservir ce point.

Les autorités birmanes avaient désiré que leur projet servît de base aux pourparlers, projet qui avait déjà été proposé aux autorités de plusieurs pays et accepté par elles. C'est ce qui explique pourquoi l'accord reproduit les clauses habituelles de nos conventions dans un ordre et sous une forme un peu différente, et qu'il a été introduit dans l'annexe un certain nombre de dispositions qui figurent généralement dans le corps même de l'accord.

Le projet birman ne contenait aucune disposition relative aux tarifs. Il nous a toutefois paru utile et opportun d'insérer les clauses de l'article 4 réglant la fixation des tarifs selon une procédure qui a toujours donné satisfaction.

L'article 5 porte également sur une disposition, que ne prévoyait pas le projet birman, concernant le transfert, sous certaines conditions, des recettes réalisées par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre partie contractante.

L'article 7 implique la reconnaissance réciproque des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences.

L'article 15 règle de façon détaillée la procédure à suivre en cas de différend, entre les parties contractantes, relatif à l'interprétation ou à l'application de l'accord et prévoit à cet effet un tribunal arbitral de trois membres qui sera constitué dans des conditions déterminées.

L'article 16 confère aux autorités aéronautiques de chaque partie contractante le droit de procéder unilatéralement, dans certaines conditions, à des changements aux routes décrites aux tableaux annexés.

Quant à l'annexe à l'accord, elle décrit les droits que les Etats s'accordent réciproquement et fixe les principes dont les entreprises désignées doivent s'inspirer pour exploiter leurs services, du point de vue de l'économie des transports.

* * *

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 conclu avec l'Union Sud-Africaine, 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.

Tous les nouveaux accords qui précèdent 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 neuf nouveaux accords et d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-joint.

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

Berne, le 10 mars 1961.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Wahlen

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(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 10 mars 1961,

arrête:

Article unique

Sont approuvés les accords sur la création et l'exploitation de services réguliers de navigation aérienne conclus avec le Canada, le 10 janvier 1958, la Finlande, le 7 janvier 1959, l'Union Sud-Africaine, le 19 octobre 1959, la Belgique, le 24 mars 1960, la Tunisie, le 21 mai 1960, la République Arabe Unie, le 14 juillet 1960, l'Uruguay, le 16 septembre 1960, le Chili, le 5 octobre 1960 et la Birmanie, le 31 octobre 1960.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

ACCORD

entre

la Suisse et le Canada relatif aux services aériens

Conclu à Berne le 10 janvier 1958

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA,

Ayant ratifié 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 la Suisse et du Canada, et au-delà dans les deux directions,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent accord, les expressions définies ci-après auront la signification indiquée au présent article:

1. 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, ainsi que tout amendement aux annexes ou à la convention adoptés conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci.

2. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, du Département des postes et des chemins de fer, Office fédéral de l'air, et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Département ou Office, ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Canada, du Ministre des transports, de la Commission des transports aériens et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre, ladite Commission, ou des fonctions similaires.

3. L'expression «entreprise désignée» s'entendra d'une entreprise de transports aériens dont l'une des parties contractantes aura, par écrit, notifié la désignation à l'autre partie contractante, conformément à l'article III ci-après, pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans cette notification.

4. L'expression «territoire», se rapportant à un Etat, s'entendra des étendues terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat.

5. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale», auront le sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention.

Article II

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord en vue d'établir les services aériens qui y sont décrits et qui seront exploités sur les routes spécifiées dans la section correspondante du tableau de routes annexé audit accord (ci-après dénommés «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 atterrir, le territoire de l'autre partie contractante;
- b. Effectuer des escales à des fins non commerciales dans le territoire de l'autre partie contractante;
- c. Faire escale sur le territoire d'une partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le tableau de routes annexé au présent accord, afin d'y débarquer et d'y embarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, en provenance ou à destination des points ainsi spécifiés qui se trouvent sur le territoire de l'autre partie contractante;
- d. De transporter au cours du même vol, sur le territoire de l'autre partie contractante puis hors de celui-ci, du trafic en transit en provenance ou à destination de points situés dans des pays tiers;
- e. Omettre, lors de tout ou partie des vols, un ou plusieurs points intermédiaires.

3. Rien au paragraphe 2 ci-dessus 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 envois postaux ou des marchandises à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie contractante.

Article III

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. Chaque partie contractante aura le droit, par notification écrite à l'autre partie contractante, d'annuler la désignation d'une entreprise de transports aériens pour en désigner une autre.

3. Dès qu'elle aura été informée de la désignation d'une entreprise de transports aériens d'une partie contractante, l'autre partie contractante accordera sans retard à cette entreprise l'autorisation d'exploitation requise, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 ci-après.

4. 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 qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

5. Chaque partie contractante pourra refuser d'agréer une entreprise de transports aériens et d'accorder les droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article II ci-dessus; elle pourra aussi annuler ces droits ou soumettre leur exercice aux conditions qu'elle estimera nécessaires lorsqu'elle n'aura pas la preuve que la propriété réelle et le contrôle effectif de cette entreprise sont en mains de la partie contractante qui a désigné celle-ci ou de ses ressortissants.

6. Une fois autorisée, l'entreprise désignée pourra, à tout moment, commencer l'exploitation des services convenus, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 3 du présent article et de l'article VI ci-après.

7. Chaque partie contractante pourra suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article II ci-dessus ou imposer les conditions d'exploitation qu'elle estimera nécessaires, si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante qui accorde ces droits ou que, d'une autre manière, elle n'exploite pas conformément aux conditions prescrites par le présent accord; il est entendu, cependant, qu'à l'exception des cas où une suspension immédiate ou l'imposition de conditions est nécessaire pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, cette compétence ne sera exercée qu'après consultation de l'autre partie contractante.

Article IV

1. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord, intro-

duits dans le territoire d'une partie contractante par l'autre partie contractante ou par son entreprise désignée, ou pour le compte de celles-ci, embarqués sur les aéronefs dans ce territoire ou restant à bord de ces derniers et qui sont destinés à être employés uniquement par les aéronefs de cette entreprise désignée ou à bord desdits aéronefs, bénéficieront, de la part de la première partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes analogues, de caractère national ou local, d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé aux mêmes approvisionnements introduits, pris à bord, ou retenus à bord, dans ce territoire, pour l'usage des aéronefs d'une entreprise nationale, ou du traitement accordé à l'entreprise la plus favorisée de n'importe quel autre Etat participant au trafic international.

2. Chaque partie contractante consent à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises ou à celles d'un Etat tiers, en comparaison de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, en ce qui concerne les douanes, l'immigration, la quarantaine, le contrôle des changes et d'autres matières similaires, comme aussi l'usage et les taxes d'usage des aéroports, routes aériennes et autres facilités.

Article V

1. Il sera accordé aux entreprises désignées des deux parties contractantes un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. 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 assurera, en tout ou partie, sur les mêmes routes.

3. Sur chaque route spécifiée, la capacité mise en œuvre par l'entreprise désignée d'une partie contractante, ainsi que la capacité mise en œuvre par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, seront maintenues à un niveau raisonnable adapté aux besoins du public sur cette route.

4. Dans l'application des principes définis aux paragraphes ci-dessus :

- a. Les services convenus, assurés par une entreprise désignée, auront pour objectif primordial la mise en œuvre, sur la base d'un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de cette entreprise pour le trafic aérien en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui aura désigné l'entreprise ;
- b. La capacité prévue au sous-paragraphe a ci-dessus pourra être augmentée d'une capacité additionnelle pour les besoins du trafic aérien international en provenance et à destination de points des routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que celui qui aura désigné

l'entreprise. Cette capacité additionnelle sera déterminée en fonction des besoins du trafic dans la zone traversée par l'entreprise, en tenant compte des services aériens établis par les entreprises de transports aériens de l'autre partie contractante et par les États mentionnés ci-dessus, dans la mesure où ces services effectuent des transports aériens internationaux en provenance ou à destination de leur territoire.

5. Sous réserve des dispositions du présent accord, rien dans cet article n'empêchera que l'espace inoccupé dans un aéronef soit utilisé pour le transport de tout trafic aérien international qui pourrait être offert.

Article VI

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus 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 (IATA). 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 au sujet des tarifs, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront de régler le différend d'un commun accord.

4. L'entreprise désignée d'une partie contractante communiquera aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes, au moins trente jours avant la date prévue pour sa mise en vigueur, tout tarif, établi conformément au paragraphe 2 ci-dessus, qu'elle se propose d'adopter; les autorités aéronautiques des parties contractantes pourront, dans certains cas particuliers, modifier cette période de trente jours.

5. Si les autorités aéronautiques d'une partie contractante n'approuvent pas les tarifs communiqués conformément au paragraphe 4 ci-dessus, elles le notifieront par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante et à l'entreprise désignée qui aura proposé le tarif en cause, dans les quinze jours suivant la date de l'enregistrement de cette communication ou, dans certains cas spéciaux, dans un autre délai dont les autorités pourront convenir.

6. La notification mentionnée au paragraphe 5 ci-dessus une fois effectuée, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'entendront pour fixer le tarif à établir.

7. Si les autorités aéronautiques des deux parties contractantes n'arrivent pas à s'entendre, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 9 ci-après.

8. Si une entente n'intervient pas à l'expiration de la période de trente jours mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus, le tarif en cause demeurera en suspens jusqu'à ce que le différend ait été réglé. Le tarif existant restera en vigueur.

9. Rien dans le présent article ne portera atteinte au droit de l'une ou l'autre partie contractante de rejeter un tarif, afférent à un parcours entre un pays tiers et un point du territoire de cette partie contractante, qu'elle estimera contraire à ses intérêts.

10. A défaut de notification conformément au paragraphe 5 ci-dessus, un tarif communiqué en application du paragraphe 4 entrera en vigueur à l'expiration de la période spécifiée par ce dernier et demeurera en vigueur :

- a. Jusqu'à l'expiration de toute période pour laquelle les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre partie contractante pourraient l'avoir déclaré applicable; ou
 - b. Jusqu'à ce qu'un tarif nouveau ou amendé ait été établi pour le remplacer, selon les dispositions du présent article;
- selon que l'une ou l'autre de ces conditions sera réalisée la première.

11. Un tarif nouveau ou amendé destiné à remplacer un tarif établi pourra être enregistré en tout temps pour une entreprise désignée et les dispositions du présent article lui seront appliquées comme s'il s'agissait du premier tarif; il est entendu que les autorités aéronautiques des parties contractantes pourront, d'un commun accord, adopter une procédure pour l'enregistrement et l'établissement des tarifs amendés dans des délais plus courts que ceux qui sont spécifiés aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus.

12. Les autorités aéronautiques d'une partie contractante pourront, avec le consentement des autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, exiger en tout temps d'une entreprise désignée qu'elle communique un tarif nouveau ou amendé; les dispositions du présent article s'appliqueront à ce tarif comme si c'était un premier tarif.

Article VII

Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, à sa demande, des statistiques périodiques et 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 toutes les données nécessaires pour déterminer la quantité du trafic acheminé par cette entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination dudit trafic.

Article VIII

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 IX

1. Si un différend survient entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord ou de son annexe, 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, d'une personne ou d'un organisme qu'elles désigneront, 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 ci-dessus.

4. Si l'une ou l'autre des parties contractantes ou si l'entreprise désignée de l'une d'elles se soustrait à l'exécution d'une décision prise en application du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous les droits qu'elle aura, en application du présent accord, accordés à la partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée défaillante.

Article X

1. Si l'une ou l'autre des parties contractantes estime qu'il y a lieu de modifier une disposition du présent accord, des consultations, au cas où elles seraient nécessaires, commenceront dans un délai raisonnable et toute modification, une fois convenue entre les parties contractantes, entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes.

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

Article XI

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 au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, 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 le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XII

Le présent accord et tout échange de notes effectué en application de l'article X seront communiqués pour enregistrement au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIII

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

Fait à Berne, le 10 janvier 1958, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **Max Petitpierre**

Pour le Gouvernement du Canada:

(signé) **Edmond Turcotte**

TABLEAU DE ROUTES

Section I

Services que peut exploiter, dans les deux directions, l'entreprise désignée par la Suisse :

Points de départ	Points intermédiaires (un ou plusieurs de ceux qui sont indiqués, à bien plaisir)	Destination au Canada	Points au-delà (un ou plusieurs de ceux qui sont indiqués, à bien plaisir)
Zurich	Cologne	Montréal	a. Chicago
Genève	Amsterdam		b. Points aux Etats-
Bâle	Paris		Unis d'Amérique
	Londres		et au Mexique,
	Manchester		encore à con-
	Prestwick		venir
	Shannon		

Section II

Services que peut exploiter, dans les deux directions, l'entreprise désignée par le Canada :

Points de départ	Points intermédiaires (un ou plusieurs de ceux qui sont indiqués, à bien plaisir)	Destination en Suisse	Points au-delà (un ou plusieurs de ceux qui sont indiqués, à bien plaisir)
Montréal	Shannon	Un point à	a. Vienne et/ou
Toronto	Londres	fixer par le	Rome
	Prestwick	Gouvernement	b. Points en Europe
	Paris	du Canada	continentale, en-
	Bruxelles		core à convenir
	Amsterdam		
	Dusseldorf		

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et la Finlande

Conclu à Berne le 7 janvier 1959

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FINLANDAISE,

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 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

a. Pour exploiter les services aériens internationaux définis à l'annexe, les parties contractantes, sous réserve des dispositions du présent accord, s'accordent mutuellement les droits ci-après:

1. Le droit de survoler le territoire de l'autre partie contractante;
2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international;
3. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur ledit territoire, en trafic international, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des envois postaux et des marchandises.

b. Chaque partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus.

Article 2

a. Sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, l'autorisation d'exploitation nécessaire devra être délivrée à l'entreprise ou aux entreprises désignées de chaque partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 3

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

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

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

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

1. A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises;
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus;
3. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

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

Article 4

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

b. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes n'approuvent

pas les tarifs, les autorités aéronautiques des parties contractantes s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure arbitrale prévue à l'article 8 ci-après.

c. Aucun tarif nouveau ou modifié ne pourra être mis en application si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes ne sont pas d'accord à son sujet, sauf application de l'article 8, lettre e. En attendant la fixation des tarifs, conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà appliqués seront maintenus.

Article 5

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

b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par les entreprises désignées de l'autre partie contractante et destinés uniquement aux aéronefs desdites entreprises seront exempts des droits d'entrée. En ce qui concerne les autres droits et taxes, les carburants et les pièces de rechange seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs affectés à des services internationaux.

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

Article 6

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux entreprises désignées de l'autre partie contractante.

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

Article 7

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'une des entreprises désignées 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'une ou l'autre partie contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 8

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

b. Les parties contractantes désigneront, à cet effet, un tribunal arbitral spécial ou tout autre personne ou organisme.

c. Si les parties contractantes ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

e. Les parties contractantes supporteront par parts égales les frais résultant de la procédure arbitrale.

Article 9

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

Article 10

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

Article 11

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

b. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se livreront réciproquement, sur demande, des statistiques permettant de se faire une image du trafic des services convenus.

c. Des modifications aux tableaux de lignes figurant à l'annexe du présent accord pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Article 12

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

Article 13

Le présent accord sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que le Conseil fédéral Suisse aura notifié sa ratification au Gouvernement de la République Finlandaise par voie diplomatique.

Fait à Berne, le 7 janvier 1959, en double exemplaire, en langue française.

*Pour le Conseil fédéral
Suisse:*

(signé) Max Petitpierre

*Pour le Gouvernement
de la République Finlandaise:*

(signé) Hugo Valvanne

ANNEXE

Tableau I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses de transports aériens:
Points en Suisse—Francfort s. M. ou Dusseldorf ou Hanovre—Copenhague—
Stockholm—Helsinki;
dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors
de tout ou partie des vols.

Tableau II

Services que peuvent exploiter les entreprises finlandaises de transports
aériens:
Points en Finlande—Copenhague—Cologne—Francfort s. M.—Genève ou points
en Finlande—Malmö—Zurich;
dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de
tout ou partie des vols.

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et l'Union Sud-Africaine

Conclu à Berne, le 19 octobre 1959

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAIN

considérant

qu'il est désirable de régler par un accord le trafic aérien entre les territoires des parties à cet accord et au-delà et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine,

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

Article premier

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

- a. L'expression «partie» ou «parties», désigne l'une des parties à cet accord ou les deux, suivant le cas;
- b. L'expression «territoire», se rapportant à l'une des parties, s'entend des étendues terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, l'administration ou la tutelle de cette partie;
- c. L'expression «service aérien» s'entend de tout service régulier effectué au moyen d'aéronefs pour le transport public de passagers, d'envois postaux ou de marchandises;
- d. L'expression «escale pour raisons non commerciales» s'entend de toute escale dont l'objet n'est pas d'embarquer ou de débarquer des passagers, des envois postaux ou des marchandises.

Article 2

1. Les parties s'accordent mutuellement les droits spécifiés à l'annexe pour exploiter les services aériens internationaux définis à cette annexe, qui desservent ou traversent leurs territoires respectifs.

2. Chaque partie peut désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services spécifiés à l'annexe.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 8, chaque partie délivrera sans délai injustifié l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée de l'autre partie.

2. Une entreprise désignée peut cependant, avant d'être autorisée à ouvrir les services spécifiés à l'annexe, être appelée à prouver auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie qu'elle est qualifiée pour remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette autorité.

3. Chaque partie se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre partie, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise désignée sont entre les mains de l'autre partie ou de ses citoyens.

Article 4

1. Les tarifs que percevront les entreprises désignées par les parties et les conditions de transport applicables à chaque service seront conformes aux recommandations de l'Association du transport aérien international et approuvés par les autorités aéronautiques des parties.

2. Si l'Association du transport aérien international n'agréé pas ces tarifs ou si cet agrément n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une partie, les autorités aéronautiques des parties s'efforceront de trouver un arrangement concernant les tarifs que pratiqueront les entreprises désignées.

3. Si les conditions du paragraphe 2 sont réalisées, les tarifs en vigueur à la date où l'Association du transport aérien international aura omis d'agréer ou à la date à laquelle les autorités aéronautiques intéressées auront omis d'approuver cet agrément, continueront d'être appliqués jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément au paragraphe 2.

Article 5

1. Les lois et règlements d'une partie 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 de ce territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre partie.

2. Les lois et règlements d'une partie 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, équi-

pages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie pendant qu'ils se trouveront sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une partie seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exempts des droits de douane, taxes d'inspection et charges similaires.

4. Chaque partie consent à ne pas accorder à ses entreprises nationales un traitement plus favorable qu'à l'entreprise de l'autre partie dans l'application de ses règlements concernant les douanes, les visas, l'immigration, la quarantaine, le contrôle des changes et d'autres mesures applicables au transport aérien.

Article 6

1. Les carburants introduits ou pris à bord sur tout territoire d'une partie par l'entreprise désignée de l'autre partie ou pour le compte de celle-ci et restant à bord au départ du dernier aéroport touché sur ce territoire seront, sous réserve de l'observation, à d'autres égards, des règlements douaniers de ce territoire, exempts de droits de douane, taxes d'inspection et charges similaires.

2. Le traitement spécifié au paragraphe 1 s'ajoutera à celui que garantit l'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 7

1. L'entreprise désignée par une partie fournira, à la requête des autorités aéronautiques de l'autre partie, les statistiques périodiques ou autres qui peuvent être nécessaires pour se faire une image du volume du trafic des services spécifiés à l'annexe et pour constater l'origine et la destination de ce trafic.

2. Des échanges de vue entre des représentants des autorités aéronautiques des parties auront lieu de temps à autre, afin de revoir la situation à la lumière des statistiques du trafic.

Article 8

Nonobstant les dispositions de l'article 3, une partie aura le droit de suspendre le service aérien exploité aux termes de cet accord par l'entreprise désignée par l'autre partie, si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la première partie ou n'observe pas l'une ou l'autre des dispositions ou conditions prévues par le présent accord ou son annexe; il est entendu qu'à moins qu'une suspension immédiate ne soit indispensable pour prévenir une nouvelle infraction à une loi, à un règlement, à une disposition ou à une condition mentionnés ci-dessus, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre partie.

Article 9

Des amendements à l'annexe pourront être convenus entre les autorités aéronautiques des parties.

Article 10

Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux parties.

Article 11

1. Le présent accord sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur le jour où le Conseil Fédéral Suisse aura notifié sa ratification au Gouvernement de l'Union Sud-Africaine.

2. Si la ratification n'est pas notifiée comme prévu au paragraphe 1, dans un délai de douze mois à compter de la date de la signature, chaque partie pourra mettre fin à l'application provisoire du présent accord par avis écrit donné six mois à l'avance à l'autre partie.

3. A partir du jour de la notification de la ratification conformément au paragraphe 1, le présent accord restera en vigueur indéfiniment à moins qu'une partie n'avise l'autre par écrit, six mois à l'avance, de sa volonté d'y mettre fin.

4. Le présent accord abrogera l'accord conclu à Berne entre la Suisse et l'Union Sud-Africaine le vingt-six août 1954.

Fait à Berne en deux originaux, le 19 octobre 1959, dans les langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Conseil Fédéral
Suisse:*

(signé) Max Petitpierre

*Pour le Gouvernement
de l'Union Sud-Africaine:*

(signé) M. I. Botha

ANNEXE

I

A. Le service aérien assuré par l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine sera exploité sur l'une des routes ci-après, dans les deux directions :

- a. Afrique du Sud—Salisbury/Livingstone—Nairobi—Khartoum/Le Caire—Athènes—Rome—Zurich—Francfort/Amsterdam—Londres ; ou :
- b. Afrique du Sud—Léopoldville/Brazzaville—Kano—Alger/Rome—Zurich—Francfort/Amsterdam—Londres.

B. Le service aérien assuré par l'entreprise désignée par le Conseil Fédéral Suisse sera exploité sur l'une des routes ci-après, dans les deux directions :

- a. Suisse—Milan/Rome—Tunis/Alger/Tripoli—Kano—Lagos/Accra—Léopoldville/Brazzaville—Livingstone/Salisbury—Johannesbourg ; ou :
- b. Suisse—Milan/Rome—Athènes—Beyrouth—Le Caire—Khartoum—Addis Abéba—Entebbe/Nairobi—Livingstone/Salisbury—Johannesbourg.

C. Tout ou partie des points d'une des routes spécifiées aux sous-paragraphes A et B pourront n'être pas desservis lors de tout vol, à la convenance de l'entreprise désignée.

II

Les points, situés sur les routes décrites au sous-paragraphe A du paragraphe I, auxquels sous réserve de la concurrence de tout pays tiers intéressé, du trafic en provenance ou à destination du territoire suisse :

- a. Pourra être débarqué ou embarqué (escales commerciales agréées), et
- b. Ne pourra être débarqué ni embarqué (escales pour raisons non commerciales),

par l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, sont les suivants :

Pays	Escales commerciales	Escales pour raisons non commerciales
i. (route spécifiée dans le sous-paragraphe Aa du paragraphe I)		
Union Sud-Africaine	Points en Union Sud-Africaine	—
Fédération de Rhodésie et Nyassaland	Salisbury ou Livingstone	—

Pays	Escalas commerciales	Escalas pour raisons non commerciales
Kenya	Nairobi	—
Soudan ou République Arabe Unie	—	Khartoum ou Le Caire
Grèce	—	Athènes
Italie	—	Rome
Suisse	Zurich	—
République fédérale d'Allemagne ou Pays-Bas	—	Francfort ou Amsterdam
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	—	Londres

ou bien

ii. (route spécifiée dans le sous-paragraphe A*b* du paragraphe I)

Union Sud-Africaine	Points en Union Sud-Africaine	—
Congo belge ou Afrique équatoriale française	—	Léopoldville ou Brazzaville
Nigéria	Kano	—
Algérie	—	Alger
Italie	—	Rome
Suisse	Zurich	—
République fédérale d'Allemagne ou Pays-Bas	—	Francfort ou Amsterdam
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	—	Londres

III

Les points, situés sur les routes décrites au sous-paragraphe B du paragraphe I, auxquels sous réserve de la concurrence de tout pays tiers intéressé, du trafic en provenance ou à destination de l'Union Sud-Africaine:

- a. Pourra être débarqué ou embarqué (escales commerciales agréées), et
- b. Ne pourra être débarqué ni embarqué (escales pour raisons non commerciales),

par l'entreprise désignée par le Conseil Fédéral Suisse, sont les suivants:

Pays	Escales commerciales	Escales pour raisons non commerciales
<i>i. (route spécifiée dans le sous-paragraphe Ba du paragraphe I)</i>		
Suisse	Points en Suisse	—
Italie	—	Milan ou Rome
Tunisie ou Algérie ou Royaume-Uni de Lybie	Tunis ou Alger ou Tripoli	—
Nigéria	Kano	—
Ghana ou Nigéria	Accra ou Lagos	—
Congo belge ou Afrique équatoriale française	Léopoldville ou Brazzaville	—
Fédération de Rhodésie et Nyassaland	—	Livingstone ou Salisbury
Union Sud-Africaine	Johannesbourg	—
	ou bien	

<i>ii. (route spécifiée dans le sous-paragraphe Bb du paragraphe I)</i>		
Suisse	Points en Suisse	—
Italie	—	Milan ou Rome
Grèce	Athènes	—
Liban	Beyrouth	—
République Arabe Unie	Le Caire	—
Soudan	Khartoum	—
Ethiopie	Addis Abéba	—
Uganda ou Kenya	—	Entebbe ou Nairobi
Fédération de Rhodésie et Nyassaland	—	Livingstone ou Salisbury
Union Sud-Africaine	Johannesbourg	—

IV

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe II, l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine n'embarquera ou ne débarquera à Zurich pas plus de cinquante-huit passagers par vol, et la capacité non utilisée lors d'un vol ne pourra être reportée de celui-ci à un autre vol.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe III, l'entreprise désignée par le Conseil Fédéral Suisse n'embarquera ou ne débarquera à Johannes-

bourg pas plus de cinquante-huit passagers par vol, et la capacité non utilisée lors d'un vol ne pourra être reportée de celui-ci à un autre vol.

V

1. La fréquence du service aérien assuré par l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine sera d'une course par semaine.

2. La fréquence du service aérien assuré par l'entreprise désignée par le Conseil Fédéral Suisse sera d'une course par semaine.

VI

L'entreprise désignée par le Conseil Fédéral Suisse ne publiera ni ne fera publier aucune réclame propre à encourager sur ses services un courant de trafic du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord vers le territoire de l'Union Sud-Africaine ou du territoire de l'Union Sud-Africaine vers le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et la Belgique

Conclu à Berne le 24 mars 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT BELGE,

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 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

a. Pour exploiter les services aériens internationaux définis à l'annexe au présent accord, les parties contractantes, sous réserve des dispositions du présent accord, s'accordent mutuellement les droits ci-après:

1. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre partie contractante;
2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
3. 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.

b. Chaque partie contractante désignera une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus.

Article 2

a. Sous réserve des dispositions de l'article 8 ci-après, chaque partie contractante délivrera sans retard l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus, l'entreprise désignée pourra être appelée à prouver auprès de l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 3

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

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

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

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

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

1. A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise;
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus;
3. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 4

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 transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

1. Les tarifs seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises désignées après consultation d'autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, dans le cadre de l'Association du trafic 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.

2. 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.
3. En dernier ressort le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 9 ci-après.
4. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément au présent article ou à l'article 9.

Article 5

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 désignée 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 sera applicable.

Article 6

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

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

Article 7

a. 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.

b. 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.

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

d. Chaque partie contractante consent à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise désignée 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 8

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

Article 9

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

b. Les parties contractantes désigneront à cet effet un tribunal arbitral spécial ou tout autre personne ou organisme.

c. Si les parties contractantes ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision de la Cour internationale de justice.

d. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

e. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure.

Article 10

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

Article 11

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 12

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

b. Des modifications à l'annexe au présent accord pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

c. 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.

Article 13

Chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre partie contractante sa décision de dénoncer le présent accord; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze mois 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 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 14

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.

Fait à Berne, le 24 mars 1960, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Max Petitpierre

Pour le Gouvernement Belge:

(signé) F. Seynaeve

ANNEXE

Tableau I

Services que peut exploiter l'entreprise suisse de transports aériens.

Points en Suisse — Points en Belgique

dans les deux directions

Tableau II

Services que peut exploiter l'entreprise belge de transports aériens.

Points en Belgique — Points en Suisse

dans les deux directions

ACCORD

relatif

aux transports aériens entre la Suisse et la Tunisie

Conclu à Tunis le 21 mai 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE,

Désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien conformément à l'esprit de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale conclue 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 et au-delà,

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

Article premier

a. Pour exploiter les services aériens internationaux définis à l'annexe du présent accord, les parties contractantes, sous réserve des dispositions du présent accord, s'accordent mutuellement les droits ci-après:

1. Le droit de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre partie contractante;
2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
3. 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.

b. Chaque partie contractante désignera une ou plusieurs entreprise(s) de transports aériens pour exploiter les services convenus.

Article 2

a. Sous réserve des dispositions de l'article 9 ci-après, chaque partie contractante délivrera sans retard l'autorisation d'exploitation nécessaire à la ou aux entreprise(s) désignée(s) de l'autre partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus, la ou les entreprise(s) désignée(s) pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 3

a. Les entreprises désignées jouiront de droits égaux pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des parties contractantes.

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

c. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir, à un raisonnable coefficient d'utilisation, une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartiennent la ou les entreprise(s) désignée(s) et les pays de destination.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante, aux points spécifiés aux tableaux figurant à l'annexe au présent accord, 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 :

1. A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné la ou les entreprise(s) ;
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus ;
3. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 4

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 transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

1. Les tarifs seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises désignées après consultation d'autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, dans le cadre d'une association internationale de transports aériens à laquelle les entreprises désignées des deux parties contractantes sont affiliées. 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.
2. 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.
 3. En dernier ressort, le différend sera réglé conformément aux dispositions prévues à l'article 10.
 4. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément au présent article ou à l'article 10.

Article 5

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 la ou les entreprise(s) désignée(s) 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 sera applicable.

Article 6

a. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par ou pour le compte de l'autre partie contractante ou de ses entreprises désignées et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises, bénéficieront, sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux ou à celles de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes par la première partie contractante.

b. Les aéronefs que la ou les entreprise(s) désignée(s) d'une partie contractante utiliseront sur les services convenus ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans ces 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.

c. Chacune des parties contractantes convient que les taxes imposées ou autorisées pour l'utilisation de ses aéroports et les autres facilités par les entreprises de l'autre partie contractante ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

Article 7

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre partie contractante aux fins d'exploitation des routes et des services spécifiés à l'annexe au présent accord. Chaque partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 8

a. 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 la ou aux entreprise(s) désignée(s) de l'autre partie contractante.

b. 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 la ou des entreprise(s) désignée(s) de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

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

d. Chaque partie contractante consent à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises en comparaison de la ou des entreprise(s) désignée(s) 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 9

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à la ou aux entreprise(s) désignée(s) 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 ou ces entreprise(s) sont entre les mains de cette autre partie contractante ou de ses ressortissants, ou lorsque la ou les entreprise(s) désignée(s) ne se conforment pas aux lois et règlements, ou ne remplissent pas les obligations découlant du présent accord.

Article 10

Les parties contractantes règlent tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord par entente directe entre les autorités

aéronautiques. Les solutions ainsi intervenues seront approuvées par voie diplomatique. Dans le cas où ces autorités ne parviennent pas à s'entendre sur les solutions, les parties contractantes entreront en négociation par la voie diplomatique. Durant ces négociations, le statu quo est maintenu. Toutefois, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 11

Le présent accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 12

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 13

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

b. Des modifications à l'annexe au présent accord pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

c. 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 14

Chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre partie contractante sa décision de dénoncer le présent accord; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze mois 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 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 15

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.

Fait à Tunis, le 21 mai 1960, en double exemplaire, en langue française.

*Pour le Conseil Fédéral
Suisse:*

(signé) Lucien Guillaume
Chargé d'Affaires intérimaire de Suisse
en Tunisie

*Pour le Gouvernement
de la République Tunisienne:*

(signé) Ezzeddine Abassi
Secrétaire d'Etat à l'Industrie
et aux Transports

 ANNEXE

I. Services aériens que peuvent exploiter la (ou les) entreprise(s) suisse(s) désignée(s).

1. Points en Suisse-Tunis-dans les deux directions.
2. Points en Suisse-points intermédiaires en Europe-Tunis-dans les deux directions.
3. Points en Suisse-points intermédiaires en Europe-Tunis-Tripoli et/ou Benghazi et éventuellement au-delà vers des points situés sur le continent africain, dans les deux directions.
4. Points en Suisse-Tunis-Kano-Lagos et/ou Accra et/ou Monrovia et au-delà vers des points situés sur le continent africain et/ou sud-américain, dans les deux directions.

II. Services aériens que peuvent exploiter la (ou les) entreprise(s) tunisienne(s) désignée(s).

1. Points en Tunisie-points en Suisse-dans les deux directions.
2. Points en Tunisie-points intermédiaires en Europe-points en Suisse-dans les deux directions.
3. Points en Tunisie-points en Suisse-points au-delà (France-Belgique-Hollande-Allemagne-Etats Scandinaves-Finlande-Grande-Bretagne-Amérique du Nord)-dans les deux directions.

4. Points en Tunisie—points intermédiaires en Europe—points en Suisse—points au-delà (France—Belgique—Hollande—Allemagne—Etats Scandinaves—Finlande—Grande-Bretagne—Amérique du Nord)—dans les deux directions.

Sur tous les services aériens définis ci-dessus, des escales pourront être supprimées lors de tout ou partie des vols, à la convenance de la (ou des) entreprise(s) suisse(s) et tunisienne(s) désignée(s).

Toute modification des routes aériennes décrites à l'annexe ci-dessus qui affecterait des escales sur des territoires autres que ceux des parties contractantes ne sera pas considérée comme une modification de la présente annexe. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, à condition, toutefois, de la notifier sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

Si ces dernières autorités estiment, eu égard aux principes énoncés à l'article 3 du présent accord, que les intérêts de la (ou des) entreprise(s) désignée(s) sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur pays et les nouvelles escales prévues en pays tiers, elles se concerteront avec l'autorité aéronautique qui aura décidé les modifications, afin de parvenir à un accord satisfaisant.

ACCORD

entre

la Confédération Suisse et la République Arabe Unie relatif aux transports aériens réguliers

Conclu au Caire le 14 juillet 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE,

considérant

que la Suisse et la République Arabe Unie (ci-après dénommées «Parties contractantes») sont toutes deux Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «la Convention»),

qu'il y a lieu pour elles d'organiser d'une manière sûre et ordonnée leurs communications aériennes régulières et de développer autant que possible leur coopération dans ce domaine,

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure un accord réglementant les transports aériens réguliers entre les territoires de la Suisse et de la République Arabe Unie et au-delà,

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

Article premier

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés au présent accord pour l'exploitation des services aériens internationaux (ci-après dénommés «services convenus») sur les routes définies à l'annexe (ci-après dénommées «routes définies»).

b. Conformément aux dispositions du présent accord, chaque Partie contractante fixera la date d'ouverture de ses services convenus, qui pourront être exploités en tout ou partie.

Article 2

a. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens (ci-après dénommées «entreprises désignées») pour exploiter les services convenus.

b. Cette notification reçue, l'autorisation nécessaire à l'exploitation sera délivrée sans délai injustifié aux entreprises désignées, conformément au paragraphe c et à l'article 3 ci-après.

c. Toutefois, avant d'obtenir ladite autorisation, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués par cette autorité, à condition que ceux-ci ne soient pas en contradiction avec la Convention ou avec le présent accord.

Article 3

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains des ressortissants de l'une ou l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 4 ci-après, ou n'observe pas les conditions auxquelles ont été accordés les droits spécifiés au présent accord.

Article 4

a. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux qui concernent l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

b. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux qui concernent l'entrée et la sortie des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, ainsi que les formalités d'admission et de congé, l'immigration, les passeports, la douane, la quarantaine et le contrôle des changes s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

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

Article 5

a. Pour l'exploitation des services convenus, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sous réserve des articles 6 et 7, le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur

son territoire du trafic international à destination ou en provenance du territoire de cette autre Partie contractante ou du territoire d'un pays tiers.

b. Le paragraphe *a* ci-dessus n'autorise pas les entreprises d'une Partie contractante à embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des envois postaux ou des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération, à un autre point de ce territoire, quelle que soit la provenance ou la destination ultime du trafic envisagé.

Article 6

a. Un traitement juste et équitable sera assuré aux entreprises désignées des Parties contractantes pour l'exploitation des services convenus.

b. Les services convenus auront pour objet primordial d'offrir une capacité de transport adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises exploitantes et les pays de destination ultime du trafic.

c. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sera raisonnablement adaptée à la demande de trafic.

Article 7

Les droits accordés ne peuvent être abusivement exercés par les entreprises désignées d'une Partie contractante au détriment ou au désavantage des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 8

Les carburants introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et destinés uniquement aux aéronefs de ces entreprises seront exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux et locaux imposés par l'autre Partie contractante, même s'ils sont consommés en partie entre deux points situés sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption.

Article 9

a. L'autorité aéronautique ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante feront parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, aussitôt que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation ou la modification des services convenus.

b. L'autorité aéronautique ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante feront parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre Partie

contractante des statistiques du trafic des services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ou en transit par ce territoire, indiquant la destination et la provenance du trafic.

Article 10

Si, pour réaliser des économies sur les transports en transit, une entreprise désignée fait usage successivement d'aéronefs de capacité différente sur une route définie, le point où l'on change d'aéronef se trouvant sur le territoire d'une Partie contractante, ce changement n'affectera pas les dispositions du présent accord relatives à la capacité de transport et au volume du trafic. En pareil cas, le second aéronef sera considéré comme assurant une correspondance avec le premier et devra attendre son arrivée, le cas de force majeure réservé.

Article 11

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 transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

a. Les tarifs seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises désignées après consultation d'autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, dans le cadre de l'Association du trafic 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 15 ci-après.

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 15.

Article 12

Le présent accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale institué par la Convention.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués de manière satisfaisante et elles échangeront toutes informations nécessaires à cet effet.

Article 14

Si l'autorité aéronautique d'une Partie contractante estime nécessaire de modifier l'annexe, elle pourra entamer des négociations directes avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Ces négociations devront avoir lieu dans un délai de trente jours à partir de la date à laquelle elles auront été demandées. Toute modification convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur provisoirement au moment de l'entente intervenue à ce sujet et définitivement à partir de sa confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article 15

Sans préjudice de l'article 17 ci-après :

a. Les Parties contractantes s'efforceront de mettre fin par des négociations directes à tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord qui viendrait à s'élever entre elles.

b. Si les négociations directes n'aboutissent pas dans un délai de 90 jours, les Parties contractantes soumettront le différend à l'arbitrage. Elles désigneront, à cet effet, un tribunal arbitral spécial ou tout autre personne ou organisme.

c. Si les Parties contractantes ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

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

e. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure.

Article 16

Le présent accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les Parties contractantes.

Article 17

Chaque Partie contractante pourra dénoncer en tout temps le présent accord. Elle notifiera sa dénonciation à l'autre Partie contractante et en informera en même temps le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile

internationale. L'accord prendra fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée avant la fin de ce délai avec l'assentiment de l'autre Partie contractante. Si la Partie contractante à laquelle elle est adressée n'en accuse pas réception, ladite notification sera réputée reçue 14 jours après être parvenue au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale

Article 18

a. Pour l'application du présent accord, l'expression «autorité aéronautique» s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'Air et, en ce qui concerne la République Arabe Unie, du Directeur général de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b. L'annexe au présent accord est réputée partie intégrante de cet accord et toute référence à l'accord a trait aussi à l'annexe, sauf disposition contraire.

Article 19

Le présent accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes échangeront des notes diplomatiques confirmant son approbation. intervenue conformément à leurs dispositions constitutionnelles respectives,

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 au Caire, le quatorze juillet 1960, en double exemplaire, en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **J. L. Pahud**

*Pour le Gouvernement
de la République Arabe Unie:*

(signé) **Mohamed Soliman El Hakim**

ANNEXE

Tableau I

Services que peuvent exploiter les entreprises désignées par la Suisse

1. Points en Suisse—un point en Italie—Belgrade—Athènes—Le Caire.
2. Points en Suisse—Vienne—Istanbul—Le Caire.
3. Points en Suisse—un point en Italie ou Vienne ou Belgrade—Athènes ou Istanbul—Beyrouth—Damas.
4. Points en Suisse—un point en Italie ou Vienne ou Belgrade—Athènes—Le Caire—Karthoum—Nairobi ou Entebbe et au-delà, sans octroi de la cinquième liberté de l'air entre Le Caire et Khartoum.
5. Points en Suisse—un point en Italie—Athènes—Le Caire—Kuwait—Dhahran, étant entendu qu'aucun transport ne peut être effectué entre Le Caire et Kuwait et vice versa.
6. Points en Suisse—un point en Italie ou Belgrade ou Vienne—Athènes ou Istanbul—Beyrouth—un point dans la République Arabe Unie—Abadan ou Téhéran—un point au Pakistan ou en Afghanistan—Bombay et/ou Calcutta et au-delà étant entendu qu'au cas où le susdit service passe par la Province égyptienne, aucun transport ne peut être effectué entre Beyrouth et Istanbul d'une part et Le Caire d'autre part.

Les entreprises désignées par la Suisse pourront, à leur convenance, supprimer des escales sur les services convenus.

Tableau II

Services que peuvent exploiter les entreprises désignées par
la République Arabe Unie

1. Points dans la République Arabe Unie—Athènes—Belgrade—un point en Italie—un point en Suisse.
2. Points dans la République Arabe Unie—Athènes ou Istanbul—Vienne—un point en Suisse.
3. Points dans la République Arabe Unie—Beyrouth—Athènes ou Istanbul—Belgrade ou Vienne ou un point en Italie—un point en Suisse.
4. Points dans la République Arabe Unie—Athènes—Belgrade—un point en Italie—un point en Suisse—points en Allemagne et/ou Londres et au-delà.

5. Points dans la République Arabe Unie-Athènes ou Istanbul-Vienne—un point en Suisse—points en Allemagne et/ou Londres et au-delà.
6. Points dans la République Arabe Unie-Beyrouth-Athènes ou Istanbul-Belgrade ou Vienne ou un point en Italie—un point en Suisse-Paris et au-delà.

Les entreprises désignées par la République Arabe Unie, peuvent à leur convenance, supprimer des escales sur les services convenus.

ACCORD

relatif

aux transports aériens entre la Suisse et la République de l'Uruguay

Conclu à Montevideo, le 16 septembre 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY,

considérant

que les possibilités de l'aviation commerciale se sont considérablement accrues;

que ce mode de transport, grâce à ses caractéristiques propres, facilite le rapprochement des nations par les liaisons rapides qu'il permet d'instaurer;

qu'il convient d'organiser, de manière sûre et ordonnée, les services aériens internationaux réguliers, sans préjudice des intérêts nationaux et régionaux et en tenant compte du développement de la coopération internationale dans le domaine des transports aériens;

qu'il est nécessaire de conclure un accord destiné à assurer des communications aériennes régulières entre les deux pays;

ont désigné, à cet effet, des plénipotentiaires qui, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Pour l'application du présent accord et de son annexe, il est précisé que:

a. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Suisse, de l'Office de l'air du Département fédéral des postes et des chemins de fer et, dans le cas de la République de l'Uruguay, de la Direction de l'aéronautique civile du Ministère de la défense nationale, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;

b. L'expression «territoire» aura le sens que lui donne l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944;

c. L'expression «entreprise désignée» s'entendra de toute entreprise de transports aériens qu'une Partie contractante aura désignée pour exploiter les services convenus et qui aura fait l'objet d'une communication écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 2;

d. L'expression «service aérien international régulier» s'entendra d'un service aérien international constitué par une série systématique de vols:

1. Exécutés entre deux ou plusieurs points ou deux ou plusieurs zones de trafic, sans variations notables en ce qui concerne leurs caractéristiques essentielles, telles que la distance parcourue et le type des aéronefs employés;
2. Exécutés à des fins lucratives;
3. Accessibles, en tout temps, à toute personne (acceptable pour le transporteur) désirant utiliser ce service.

e. Les définitions des paragraphes *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la convention relative à l'aviation civile internationale, mentionnée ci-dessus, et les définitions qui s'y substitueraient ou les compléteraient s'appliqueront au présent accord.

Article 2

a. Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés dans le présent accord et dans son annexe pour l'établissement des services aériens internationaux réguliers définis à cette annexe et dénommés ci-après «services convenus».

b. Chaque Partie contractante pourra désigner une ou plusieurs de ses entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus. Ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie contractante qui désigne l'entreprise.

Article 3

a. Chaque Partie contractante devra, sous réserve du paragraphe *b* ci-après et de l'article 9, accorder l'autorisation d'exploitation nécessaire aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

b. Avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, lesdites entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès des autorités aéronautiques qui accordent l'autorisation d'exploitation, qu'elles sont à même de répondre aux exigences prescrites par les lois et règlements qui leur sont normalement applicables.

Article 4

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

b. Un traitement juste et équitable devra être assuré aux entreprises désignées des deux Parties contractantes, afin qu'elles puissent jouir d'avantages égaux dans l'exploitation des services convenus.

c. Les entreprises désignées devront, sur les routes ou sections de routes desservies en commun, prendre en considération leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

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

e. Les droits, accordés à une entreprise désignée, d'embarquer et de débarquer, sur les points et routes spécifiés, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien, affirmés par les Parties contractantes, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus ; et
3. A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 5

a. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les facteurs importants, en particulier le coût de l'exploitation, un gain équitable, les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transports aériens et les caractéristiques de chaque service.

b. Les tarifs pratiqués par les entreprises désignées entre les points en territoire suisse et les points en territoire uruguayen mentionnés dans les tableaux annexes devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date prévue pour l'entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit, dans des cas spéciaux, si lesdites autorités aéronautiques y consentent.

c. Les tarifs seront fixés en tenant compte des recommandations de l'organisme international qui règle normalement cette matière.

d. A défaut desdites recommandations, les entreprises désignées, suisses et uruguayennes, tenteront de fixer d'un commun accord les tarifs pour passagers et marchandises à appliquer sur les sections communes de leurs services, après avoir consulté, le cas échéant, les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours, en tout ou partie.

e. Au cas où les entreprises désignées ne pourraient s'entendre sur les tarifs à fixer, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes chercheront à provoquer un accord, faute de quoi elles s'efforceront d'arriver

entre elles à une solution satisfaisante. Dans ce dernier cas, il sera procédé conformément à l'article 11.

Article 6

Afin que soit évitée toute mesure discriminatoire et que soit respecté le principe de l'égalité de traitement:

a. Les taxes et autres charges fiscales qu'une Partie contractante imposera ou permettra d'imposer à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante pour l'usage des aéroports et autres facilités n'excéderont pas celles qui sont exigées, pour l'usage de ces aéroports et facilités, des aéronefs de la première Partie contractante affectés à des services internationaux similaires.

b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante, soit directement par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, soit pour le compte de ladite entreprise, et destinés uniquement aux appareils de cette entreprise seront exempts des droits de douane et bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux.

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

Article 7

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

Article 8

a. Pour autant qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes, les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée, le séjour sur son territoire et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

b. Pour autant qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes, les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée, le séjour sur son territoire et la sortie des passagers, équipages et marchandises, tels que ceux qui concernent l'entrée, les formalités de congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages et marchandises des aéronefs affectés aux services convenus.

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

Article 9

Chaque Partie contractante se réserve la faculté, après avoir procédé à la consultation prévue à l'article 10, de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de révoquer cette autorisation lorsqu'il ne lui paraît pas suffisamment établi qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 8, lettre a, ou qu'elle ne remplit pas les obligations découlant du présent accord et de son annexe.

Article 10

a. Si une Partie contractante désire modifier les termes des tableaux de routes à l'annexe au présent accord ou user de la faculté prévue à l'article 9, elle provoquera une consultation entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la demande.

b. Lorsque lesdites autorités seront convenues de modifier les tableaux de routes à l'annexe, ces modifications entreront en vigueur après été confirmées par écrit.

Article 11

a. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes résoudront d'un commun accord et sur base de réciprocité toutes les questions relatives à l'exécution du présent accord, de son annexe et des tableaux de routes et elles se consulteront périodiquement en vue de s'assurer de l'application satisfaisante des principes définis à l'accord et de la réalisation de ses objectifs.

b. Les divergences entre Parties contractantes, concernant l'interprétation ou l'application du présent accord, de son annexe ou du protocole de signature, qui n'auraient pu être résolues par consultation seront soumises à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'entente entre lesdites Parties contractantes, ou à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, dénoncer le présent accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette notification une fois effectuée, l'accord cessera d'être en vigueur un an après que l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins que ladite notification n'ait été retirée, d'un commun accord, avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante à laquelle la notification est adressée n'en accuse pas réception, cette notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

Dès qu'entrera en vigueur une convention aéronautique multilatérale que les deux Parties contractantes auront ratifiée ou à laquelle elles auront adhéré, le présent accord et son annexe devront être révisés de telle sorte que leurs dispositions s'harmonisent avec celles de cette convention.

Article 14

Le présent accord, ainsi que tous les contrats qui, s'y rapportant, le complètent ou le modifient, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 15

Le présent accord sera approuvé par chaque Partie contractante, conformément à sa législation interne, et les instruments de ratification seront échangés à Berne, aussitôt que possible, ledit accord entrant en vigueur à ce moment-là. En attendant l'échange de ces instruments, les Parties contractantes s'engagent, dans la mesure où leurs pouvoirs constitutionnels respectifs le leur permettront, à appliquer les dispositions de l'accord, dès sa signature.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Montevideo, le 16 septembre 1960 en langues française et espagnole, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

(signé) Jean Merminod

*Pour le Gouvernement
de la République de l'Uruguay :*

(signé) Mateo J. Magariños

ANNEXE

I

a. Pour exploiter les services convenus, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par une Partie contractante aux termes de l'accord et de la présente annexe jouiront, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sur chacune des routes spécifiées, du droit de transit et du droit d'escale non commerciale sur les aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, marchandises et envois postaux aux points énumérés sur lesdites routes.

b. L'application du paragraphe ci-dessus est subordonnée aux conditions régulatrices de l'article 4.

II

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une d'elles, pour vérifier si les principes énoncés à l'article 4 sont observés par leurs entreprises désignées et, en particulier, pour éviter que le trafic ne soit détourné dans une proportion qui porte préjudice à l'une ou l'autre de ces entreprises.

III

Les changements apportés par une Partie contractante aux points qui marquent les routes mentionnées dans les tableaux annexes, à l'exception de ceux qui affectent les points desservis sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme une modification de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à de tels changements, sous réserve de notification immédiate aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si celles-ci estiment, eu égard aux principes énoncés à l'article 4, que les intérêts de leurs entreprises nationales de transports aériens sont affectés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, alors que le trafic entre le territoire national et la nouvelle escale en pays tiers est déjà assuré, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront afin d'arriver à un accord satisfaisant.

IV

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes devront se communiquer, aussi rapidement que possible, les informations relatives aux autorisations qu'elles accorderont à leurs entreprises désignées respectives

pour exploiter tout ou partie des services convenus. Ces informations comporteront notamment la copie des autorisations accordées, accompagnées des modifications éventuelles.

Tableau I

Routes uruguayennes vers et à travers la Suisse

Ces routes seront fixées ultérieurement, d'entente entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Tableau II

Routes suisses vers et à travers l'Uruguay

Points de départ	Points intermédiaires	Destination en territoire uruguayen	Points au-delà
Points en Suisse	Madrid	Montevideo	Buenos Aires
	Lisbonne		Santiago du Chili
	Rome		
	Alger		
	Tunis		
	Casablanca		
	Cap Juby		
	Dakar		
	Monrovia		
	Ile de Sel		
	Natal		
	Recife		
	Rio de Janeiro		
	Sao Paulo		

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et le Chili

Conclu à Santiago du Chili, le 5 octobre 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DU CHILI,

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre les territoires de la Suisse et du Chili,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

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

a. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et, dans le cas du Chili, de la Junta de l'Aéronautique civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme qui sera habilité à exercer les fonctions attribuées à ces autorités.

b. L'expression «entreprise désignée» s'entendra de toute entreprise qu'une partie contractante aura désignée pour exploiter les services convenus sur une ou plusieurs des routes spécifiées à l'annexe, et au sujet de laquelle une communication écrite aura été faite à l'autre partie contractante, selon les dispositions de l'article 3 de l'accord.

c. L'expression «service aérien international régulier» s'entendra de tout service international effectué par une entreprise de transports aériens, avec une fréquence uniforme, selon un horaire préétabli et sur une route spécifiée, approuvée par les autorités compétentes des deux parties contractantes.

d. L'expression «capacité», s'agissant d'un aéronef, s'entendra de la charge commerciale, exprimée en nombre de sièges de passagers et en mesures de poids pour les marchandises et pour les envois postaux, offerte sur un service convenu.

e. L'expression «changement de capacité» signifiera qu'à partir d'une certaine escale sur une route spécifiée, le trafic est transporté par la même entreprise de transports aériens, mais avec un aéronef différent de celui qui a été utilisé sur la même route, avant cette escale.

f. L'expression «service régional ou local» s'entendra du service aérien international régulier qui unit deux ou plusieurs points de pays limitrophes et contigus.

Article 2

Chaque partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers (ci-après dénommés services convenus) sur les routes spécifiées à l'annexe.

Article 3

a. Chaque service convenu pourra être mis en exploitation aussitôt qu'une partie contractante aura désigné une entreprise de transports aériens de sa nationalité pour desservir une ou plusieurs des routes spécifiées à l'annexe.

b. Sous réserve des dispositions de l'article 11, l'autre partie contractante aura l'obligation d'accorder à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation nécessaire, aussitôt que ladite entreprise remplira les conditions prescrites par les lois et règlements de cette partie contractante qui règlent normalement l'octroi des autorisations pour les services aériens internationaux réguliers.

Article 4

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

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

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

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

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante 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 dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1. A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise;

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

Article 5

Les services convenus pourront être exploités sur toutes les routes spécifiées à l'annexe, sans qu'il puisse y avoir une discrimination à cet égard entre les entreprises de transports aériens nationales et étrangères.

Article 6

a. 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 transports aériens desservant tout ou partie de la même route.

b. Les tarifs seront convenus, dans la mesure du possible, par accord entre les entreprises désignées après consultation d'autres entreprises de transports aériens 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.

Article 7

a. Tout changement de capacité sera approuvé par les autorités aéronautiques des parties contractantes et admis à quelque escale que ce soit sur les routes spécifiées, s'il est exigé pour des raisons d'économie et s'il ne porte pas préjudice aux intérêts de l'autre partie contractante.

b. Néanmoins, aucun changement de capacité ne pourra avoir lieu sur le territoire de l'une ou de l'autre des parties contractantes s'il modifie les caractéristiques de l'exploitation d'un service à trafic intense et s'il est incompatible avec les principes énoncés dans le présent accord.

Article 8

Afin d'empêcher toute pratique discriminatoire et d'assurer l'égalité de traitement, les deux parties contractantes conviennent de ce qui suit:

a. Chaque partie contractante pourra imposer ou permettre d'imposer des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations placées sous son contrôle. Chaque partie contractante admet, néanmoins, que toutes ces taxes ne seront pas supérieures à celles que payent, pour l'utilisation desdits aéroports et installations, ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ou pour le compte de cette entreprise et destinés uniquement aux aéronefs de celle-ci seront exempts des droits d'entrée. En ce qui concerne les droits d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires, ils seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs nationaux affectés à des services internationaux.

c. Les aéronefs de l'entreprise désignée d'une partie contractante utilisés pour l'exploitation des services convenus, les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, l'équipement régulier et les provisions se trouvant à bord de ces aéronefs, seront, sur le territoire de l'autre partie contractante, exempts de droits de douane, droits d'inspection et d'autres taxes ou droits semblables, même lorsque ces approvisionnements seront employés ou consommés par ou sur les aéronefs durant le vol au-dessus dudit territoire.

Article 9

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et qui sont encore en vigueur, seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, lorsqu'il s'agit de vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre partie contractante ou par un Etat tiers.

Article 10

a. Les lois et règlements d'une partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et aux vols desdits aéronefs dans les limites de ce territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, et ces aéronefs devront satisfaire auxdits lois et règlements à l'entrée, à la sortie et pendant qu'ils se trouveront sur le territoire de cette partie contractante.

b. Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des envois postaux et des marchandises, tels que ceux qui concernent l'entrée, les formalités, l'immigration, les passeports, la douane et les mesures sanitaires s'appliqueront aux passagers, aux équipages, envois postaux et marchandises transportés par des aéronefs affectés aux services convenus.

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

Article 11

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante:

a. Si elle ne considère pas comme dûment prouvé 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,

b. Si cette entreprise n'observe pas les lois et règlements de la première partie contractante,

c. Si, de quelque autre manière, cette entreprise ne remplit pas les conditions auxquelles ont été accordés les droits spécifiés au présent accord.

Article 12

a. Pour des raisons militaires ou de sécurité publique, chaque partie contractante pourra soumettre à des restrictions ou interdire le vol des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante au-dessus de certaines zones de son territoire, pourvu que ces restrictions ou interdictions s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise désignée de la première partie contractante ou aux entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui exploitent des services aériens internationaux réguliers. Les zones interdites devront avoir une superficie raisonnable, afin de ne pas entraver sans nécessité la navigation aérienne, les limites de ces zones devant être communiquées dans le plus bref délai à l'autre partie contractante.

b. Les parties contractantes se réserveront le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise, ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique et avec effet immédiat, de restreindre ou d'interdire temporairement les vols sur tout ou partie de leur territoire, pourvu que ces restrictions et interdictions s'appliquent aux aéronefs des Etats tiers.

Article 13

Les parties contractantes se réservent la faculté de substituer une autre entreprise nationale de transports aériens à celle qu'elles auront désignée à l'origine en en donnant préalablement avis à l'autre partie contractante. Toutes les dispositions du présent accord et de son annexe seront applicables à la nouvelle entreprise désignée.

Article 14

a. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une d'elles, pour s'assurer que les principes énoncés dans le présent accord sont respectés par les entreprises désignées.

b. Si l'une ou l'autre des parties contractantes estime opportun de modifier les routes et conditions établies par le présent accord ou par son annexe, elle pourra demander que les autorités aéronautiques des deux parties contractantes se consultent, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Quand ces autorités seront parvenues à une entente sur les modifications ou sur les nouvelles conditions de cet accord ou de son annexe, leurs recommandations sur les matières relatives à l'annexe entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques, et celles qui ont trait aux matières relatives à l'accord entreront en vigueur une fois qu'elles auront été approuvées conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque partie contractante.

Article 15

Le présent accord une fois en vigueur, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes se communiqueront mutuellement, le plus tôt possible, les informations relatives aux autorisations accordées à leurs entreprises désignées respectives pour l'exploitation de tout ou partie des services convenus. Les informations échangées comprendront notamment les copies des autorisations accordées avec les modifications éventuelles, ainsi que leurs annexes.

Article 16

a. Toute divergence entre les parties contractantes relative à l'interprétation et à l'application du présent accord qui ne pourra être résolue par le moyen de consultations, pourra être soumise par chaque partie contractante à la décision arbitrale du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou d'un tribunal désigné par ce Conseil, à moins que les deux parties contractantes ne désignent un autre tribunal arbitral spécial.

b. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure.

Article 17

Le présent accord et tous les accords qui le compléteront ou le modifieront seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 18

Le présent accord pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des parties contractantes moyennant notification à l'autre partie contractante. Cette décision sera communiquée en même temps à l'OACI. La notification une fois effectuée, cet accord cessera d'être en vigueur un an après la date à laquelle la notification aura été faite par la première partie contractante,

sauf si elle est retirée par entente mutuelle avant l'expiration de ce délai. Si la seconde partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze jours après son enregistrement à l'OACI.

Article 19

a. Lors de l'entrée en vigueur d'une convention multilatérale sur la navigation aérienne commerciale qui viendrait à lier les deux parties contractantes, le présent accord et son annexe seront modifiés conformément aux dispositions de cette convention multilatérale.

b. Si une seule partie contractante ratifie une convention multilatérale recommandée par l'OACI, ou y adhère, cette partie contractante pourra requérir de l'autre les modifications du présent accord qui rendraient le présent accord conforme aux dispositions de la convention multilatérale. Si la partie contractante qui n'a pas ratifié la convention multilatérale ou n'y a pas adhéré ne consent pas à procéder à ces modifications dans le délai de soixante jours après qu'elle en a été sollicitée, le présent accord pourra être dénoncé moyennant un avis préalable de six mois.

Article 20

a. Le présent accord et son annexe seront ratifiés conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque partie contractante et entreront en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

b. Les deux parties contractantes rendront effectives les dispositions de cet accord et de son annexe, dans la mesure où le permettront leurs dispositions constitutionnelles et administratives, dès la date de la signature dudit accord.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord en double exemplaire, en langue française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Fait à Santiago du Chili le cinq octobre mil neuf cent soixante.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Sven Stiner

Pour le Gouvernement Chilien:

(signé) German Vergara

ANNEXE

Tableau I

Services que peut exploiter l'entreprise chilienne de transports aériens:

Points au Chili-Points en Amérique-Points en Afrique-Points en Europe-Un point en Suisse-Points au-delà en Europe.

L'entreprise désignée pourra, à sa convenance, supprimer des escales intermédiaires sur les services convenus.

Tableau II

Services que peut exploiter l'entreprise suisse de transports aériens:

Points en Suisse-Points en Europe-Points en Afrique-Ile du Sel-Points au Brésil-Points en Uruguay et/ou au Paraguay-Points en Argentine-Santiago du Chili-Points au-delà situés en dehors du Continent américain.

L'entreprise désignée pourra, à sa convenance, supprimer des escales intermédiaires sur les services convenus.

ACCORD

relatif

aux transports aériens entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Union de Birmanie

Conclu à Rangoon le 31 octobre 1960

Date de l'entrée en vigueur:

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE, ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DE BIRMANIE

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des communications aériennes directes entre leurs territoires respectifs,

Ont, en conséquence, désigné des représentants dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent accord et de son annexe, sauf si le texte en dispose autrement:

- a. L'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'air ou de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ladite autorité; et dans le cas de l'Union de Birmanie, du ministre de la marine et de l'aviation civile ou de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit ministre de la marine et de l'aviation civile;
- b. L'expression «entreprise désignée» s'entendra de l'entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une partie contractante auront, par écrit, notifié la désignation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, conformément à l'article 3 du présent accord, pour les routes spécifiées dans cette désignation;
- c. L'expression «territoire» aura la signification que lui donne l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944;
- d. Les définitions contenues aux paragraphes a, b et d de l'article 96 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, seront applicables au présent accord.

Article 2

Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans l'annexe au présent accord, nécessaires pour établir les routes et services aériens internationaux qui y sont décrits, que ces services soient inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 3

Chacun des services aériens ainsi définis pourra être ouvert à l'exploitation aussitôt que la partie contractante à laquelle les droits ont été accordés, conformément à l'article 2, de désigner une entreprise de transports aériens pour la route en question aura autorisé un service aérien sur cette route, et la partie contractante accordant les droits sera tenue, sous réserve de l'article 9 ci-après, de donner l'autorisation d'exploitation propre à l'entreprise en question. L'entreprise ainsi désignée pourra néanmoins être invitée à donner aux autorités aéronautiques compétentes de la partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, avant de pouvoir entreprendre l'exploitation envisagée par cet accord; en outre, dans les zones de guerre ou d'occupation militaire ou dans les zones affectées par de tels faits, l'exploitation sera soumise à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 4

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

b. Les tarifs mentionnés au paragraphe *a* de cet article, y compris les taux des commissions payées aux agences en corrélation avec eux, seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises désignées, après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de cette route; cet arrangement sera basé, autant que possible, sur le système adopté pour la fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux parties contractantes.

c. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre au sujet des tarifs, ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe *b* de cet article, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront de régler le différend d'un commun accord.

d. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe b de cet article ou pour fixer un tarif conformément au paragraphe c ci-dessus, le différend sera aplani en application des dispositions de l'article 15.

e. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes le désapprouvent, sauf en application de l'article 15. En attendant la fixation de tarifs nouveaux ou modifiés, conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur seront maintenus.

Article 5

Chaque partie contractante s'engage à assurer le transfert des recettes réalisées sur son territoire pour le transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux, par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, à destination de son pays d'origine, sous déduction des dépenses locales, et sous réserve des règlements concernant le contrôle des changes qui seraient en vigueur.

Article 6

En vue de prévenir toute pratique discriminatoire et d'assurer l'égalité de traitement, les parties contractantes conviennent de ce qui suit:

- a. Chaque partie contractante peut imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante des taxes justes et raisonnables pour l'usage des aéroports publics et d'autres facilités soumises à son contrôle. Chaque partie contractante consent, cependant, à ce que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles que payeraient, pour l'usage de ces aéroports et autres facilités, ses propres aéronefs affectés à des transports internationaux similaires;
- b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise de l'autre partie contractante ou pour le compte de celle-ci, et destinés à être employés uniquement par les aéronefs de l'entreprise désignée de cette partie contractante, seront exempts réciproquement des droits d'entrée. En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes de caractère national, ils seront soumis par la partie contractante dont le territoire est touché au même traitement que celui qui est accordé aux entreprises nationales de transports aériens et à celles de la nation la plus favorisée;
- c. Les aéronefs que l'entreprise désignée d'une partie contractante utilisera sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les approvisionnements des aéronefs, restant à bord des aéronefs seront exempts, à l'arrivée ou au départ du territoire de l'autre partie contractante, des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, même

si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus de ce territoire.

Article 7

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des routes et services décrits dans l'annexe, pourvu que les conditions auxquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux standards minima pouvant être établis conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale. 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 et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 8

a. Les lois et règlements régissant, sur le territoire d'une partie contractante, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'emploi et la navigation de ces aéronefs au dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante et devront être observés par ces aéronefs à l'arrivée, pendant leur séjour et au départ du territoire de la première partie contractante.

b. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée et la sortie des passagers, équipages, marchandises transportés par les aéronefs, telles que celles qui concernent les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant que ces aéronefs entreront sur ledit territoire, le quitteront ou y séjourneront.

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

Article 9

Sans préjudice des dispositions de l'article 12 ci-après, chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer l'exercice des droits spécifiés dans l'annexe à cet accord par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre partie contractante, ou lorsque cette entreprise ou le gouvernement qui l'a désignée ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'article 8 ci-dessus ou négligent de quelque autre façon de remplir les conditions auxquelles les droits sont accordés en application du présent accord et de son annexe.

Article 10

Le présent accord et tous contrats en relation avec lui seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

Les droits et privilèges existants, relatifs aux services de transports aériens, qui peuvent avoir été accordés antérieurement par l'une des parties contractantes à une entreprise de transports aériens de l'autre partie contractante conserveront leurs effets conformément aux stipulations convenues.

Article 12

Chaque partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre partie contractante son intention de mettre fin au présent accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'accord prendra fin un an après la réception de l'avis de dénonciation, à moins que, d'entente entre les parties contractantes, cette communication ne soit retirée 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 13

Au cas où l'une des parties contractantes tiendrait pour désirable de modifier les routes ou les conditions stipulées à l'annexe, elle pourrait demander des consultations entre les autorités compétentes des deux parties; ces consultations commenceront dans le délai de soixante jours à partir de la date de la demande. Si ces autorités conviennent de conditions nouvelles ou révisées affectant l'annexe, leurs recommandations entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

Si une convention multilatérale acceptée par les deux parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention.

Article 15

Sauf s'il en est disposé autrement dans le présent accord ou dans son annexe, tout différend entre les parties contractantes, relatif à l'interprétation ou à l'application de cet accord ou de son annexe, qui ne pourra être réglé par voie de négociations directes sera soumis, pour avis consultatif, à un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque partie contractante et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres ainsi choisis, à condition que ce troisième arbitre n'ait pas la nationalité de l'une ou de l'autre des parties contractantes. Chaque partie contractante désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de

réception d'une note diplomatique demandant l'arbitrage d'un différend et le troisième arbitre sera désigné dans un délai d'un mois après cette première période de deux mois. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, son remplacement sera assuré par une personne que désignera le président du Conseil de l'OACI, lequel choisira sur une liste d'arbitres tenue à jour conformément aux usages de l'OACI. Les autorités exécutives des parties contractantes feront tous leurs efforts, selon les moyens dont elles disposent, pour donner effet à l'opinion exprimée dans un tel avis consultatif. La moitié des frais du tribunal arbitral sera à la charge de chaque partie.

Article 16

a. Les changements apportés par l'une des parties contractantes aux routes décrites aux tableaux ci-après, sauf s'il s'agit de changer les points desservis par l'entreprise désignée de cette partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante peuvent donc procéder unilatéralement à de tels changements, pourvu, cependant, qu'avis en soit donné sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

b. Si les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante trouvent que, vu les principes exposés à la section VII de l'annexe au présent accord, les intérêts de leur entreprise de transports aériens sont lésés par le transport de trafic effectué par l'entreprise désignée de la première partie contractante, entre le territoire de la seconde partie contractante et le nouveau point choisi sur le territoire d'un pays tiers, les autorités des deux parties contractantes se consulteront en vue d'arriver à un arrangement satisfaisant.

Article 17

Le présent accord, y compris les dispositions de son annexe, sera ratifié. Il entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

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

Fait à Rangoon, le 31 octobre 1960, en double exemplaire, dans les langues française et anglaise; pour l'interprétation du texte, la version anglaise fera foi.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

(signé) E. Bernath

Pour le
Gouvernement de l'Union de Birmanie:

(signé) Sao Hkun Hkio

ANNEXE

Section I

Le Gouvernement de l'Union de Birmanie accorde au Conseil fédéral suisse le droit d'assurer des services aériens par le moyen d'une entreprise de transports aériens de nationalité suisse, désignée par la Suisse, sur les routes spécifiées au tableau 1 ci-après, en vue de traverser en transit ou de desservir commercialement le territoire de l'Union de Birmanie.

Section II

Le Conseil fédéral suisse accorde au Gouvernement de l'Union de Birmanie, le droit d'assurer des services aériens par le moyen d'une entreprise de transports aériens de nationalité birmane, désignée par ce pays, sur les routes qui seront spécifiées au tableau 2 ci-après, et qui traverseront ou desserviront commercialement le territoire de la Suisse.

Section III

L'entreprise désignée par chacune des parties contractantes dans les conditions prévues par le présent accord jouira, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de transit et de celui de faire des escales non-commerciales, ainsi que du droit de débarquer et du droit d'embarquer en trafic international, aux points énumérés sur chacune des routes qui sont ou seront spécifiées aux tableaux ci-après, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Section IV

Les facilités de transport par air qu'offriront au public les services convenus devront être en étroite relation avec la demande de trafic.

Section V

En exploitant les services convenus, les entreprises désignées des parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour desservir, entre les territoires respectifs de ces parties contractantes, toute route à laquelle se rapportent ledit accord et son annexe.

Section VI

En exploitant les services décrits dans la présente annexe, l'entreprise désignée de chaque partie contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services que celle-ci exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

Section VII

Les deux parties contractantes conviennent que les services assurés par une entreprise désignée conformément au présent accord et à son annexe auront pour objectif primordial d'offrir une capacité adéquate à la demande de trafic entre le pays dont cette entreprise possède la nationalité et le pays de destination finale de ce trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, sur ces services, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, en un point du territoire de l'autre partie contractante situé sur les routes spécifiées dans la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les parties contractantes, et selon le principe général que la capacité soit adaptée:

- a. A la demande de trafic entre le pays d'origine du service aérien et les pays de destination;
- 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.

Section VIII

Si l'entreprise désignée d'une partie contractante est provisoirement empêchée, par suite de difficultés provenant d'une guerre, de profiter immédiatement des possibilités mentionnées à la section V ci-dessus, la situation sera examinée à nouveau, d'entente entre les parties contractantes, en vue de faciliter une évolution nécessaire, aussitôt que l'entreprise désignée de la première partie contractante se trouvera en état d'apporter progressivement sa contribution aux services aériens.

Section IX

C'est l'intention des deux parties contractantes qu'il y ait des consultations régulières et fréquentes entre leurs autorités aéronautiques respectives et que, par là, une étroite collaboration soit assurée pour l'observation des principes définis au présent accord et à son annexe, ainsi que pour l'accomplissement des dispositions qui y figurent.

Tableau 1

L'entreprise désignée par le Conseil fédéral suisse pourra exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans ce paragraphe, en touchant des points intermédiaires dans les deux directions, et de faire des escales en Birmanie au point spécifié:

Points en Suisse — points intermédiaires — Rangoon — points au-delà.

Tableau 2

L'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union de Birmanie pourra exploiter des services aériens et faire des escales commerciales en Suisse, le long d'une route ou de routes à convenir entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Union des Birmanie au moment où le Gouvernement de l'Union de Birmanie décidera de commencer l'exploitation.

* * *

Sur chacune des routes ci-dessus, l'entreprise autorisée à la desservir pourra faire des vols sans escale entre n'importe quels points de cette route, en omettant un ou plusieurs autres points de ladite route.

13181

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 10 mars 1961)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1961
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8210
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1961
Date	
Data	
Seite	465-547
Page	
Pagina	
Ref. No	10 096 090

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.