

86.044

**Message  
concernant cinq accords sur le trafic aérien de ligne**

du 27 août 1986

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

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

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

27 août 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## Condensé

*L'exploitation du trafic aérien international régulier est régie principalement par des conventions multilatérales et des accords bilatéraux. Coordonnées pour former un système global, les réglementations multilatérales constituent le cadre juridique dans lequel viennent s'insérer les accords bilatéraux. En fixant les conditions auxquelles est soumise l'exploitation de lignes aériennes par les parties contractantes, ainsi que la capacité de transport des avions desservant ces lignes, ces accords établissent les normes juridiques générales qui régissent le trafic aérien international.*

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

*Les cinq accords qui font l'objet du présent message visent à maintenir et à renforcer la position qu'occupe la Suisse dans le trafic aérien international. Ils contribuent à permettre à notre pays de s'adapter comme il convient à l'évolution dans ce domaine.*

# Message

## **1       Partie générale**

### **11       Point de la situation**

#### **111      Convention relative à l'aviation civile internationale**

La Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, établit les normes juridiques et techniques qui ont permis au trafic aérien international de se développer après la Seconde Guerre mondiale. Selon l'article 44 de la convention, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a pour objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de promouvoir la planification et le développement des transports aériens internationaux, tant sur le plan technique qu'économique. L'OACI regroupe actuellement 155 Etats. Pour la Suisse, la convention est entrée en vigueur le 4 avril 1947 (RO 1971 1300).

Selon l'article premier de la convention, chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'article 6 stipule que des services aériens internationaux ne peuvent être exploités au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant qu'avec la permission de celui-ci.

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

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

Les questions à régler par la voie d'accords bilatéraux étant toujours les mêmes ou presque, ceux-ci sont généralement négociés à partir d'un texte standard qui est présenté par l'une ou l'autre des parties. Le texte standard, révisé la dernière fois en 1980 pour satisfaire aux nouvelles exigences, prévoit les principales clauses suivantes:

- réglementation libérale des droits de trafic fondée sur le principe de l'équivalence des conditions de concurrence, sans détermination préalable de l'offre de capacité de transport qui est admise (fréquence des vols, type d'avion, nombre de places, etc.);
- exonération réciproque des droits de douane pour les aéronefs utilisés;
- reconnaissance réciproque des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences;
- approbation mutuelle des tarifs à appliquer;
- libre transfert des recettes;

- mesures réciproques de sécurité;
- règlement des différends par un tribunal arbitral;
- applicabilité provisoire de l'accord dès le jour de sa signature;
- possibilité d'adapter l'accord aux développements du trafic aérien et aux besoins futurs, les modalités étant réglées dans des annexes.

Les droits de trafic (libertés du trafic aérien) que les parties contractantes s'octroient réciproquement se divisent en deux catégories: les libertés dites techniques et les libertés commerciales. Les libertés techniques autorisent les parties contractantes à survoler le territoire de l'Etat partenaire sans y atterrir (1<sup>re</sup> liberté) et à y faire des escales techniques sans but commercial (2<sup>e</sup> liberté). Un grand nombre d'Etats se sont accordé mutuellement ces privilèges par la voie d'une convention multilatérale: l'Accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux (RS 13 651). Celui-ci est entré en vigueur pour la Suisse le 6 juillet 1945. Quant aux libertés commerciales, non seulement elles donnent à un Etat le droit de transporter à titre commercial des passagers, du fret et des envois postaux de son propre territoire dans celui de l'Etat partenaire et inversement (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> libertés, trafic direct), mais encore elles lui permettent d'effectuer ces transports du territoire d'un Etat tiers dans celui de l'Etat partenaire et inversement (5<sup>e</sup> liberté, trafic intermédiaire).

La Suisse figure parmi les pays qui ont contracté le plus grand nombre d'accords relatifs au trafic aérien. Jusqu'ici, elle en a conclu 97, dont 87 sont en vigueur, six signés et quatre paraphés. C'est grâce à cette politique active que notre pays est parvenu à occuper une place importante dans le trafic aérien international. Actuellement, Swissair assure des liaisons dans le monde entier, desservant 105 villes dans 71 pays; les aéroports suisses sont desservis par 75 compagnies aériennes étrangères.

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

- Accord signé le 27 juin 1981 avec la République du Mali;
- Accord signé le 22 novembre 1984 avec le Royaume de Thaïlande;
- Accord signé le 5 juin 1985 avec la République du Paraguay;
- Accord signé le 4 février 1986 avec l'Etat de Bahrein;
- Accord signé le 14 mars 1986 avec la République populaire socialiste d'Albanie

## **2 Partie spéciale**

### **21 Accords**

#### **211 Accord avec la République du Mali**

##### **211.1 Situation initiale**

En automne 1972, les autorités maliennes ont, pour la première fois, émis le désir de conclure un accord aéronautique avec notre pays. Après avoir examiné les intérêts suisses en jeu, nous avons accédé à cette demande.

Bien que Swissair n'envisage pas de desservir Bamako pour le moment, il nous a paru opportun de créer les bases juridiques en vue d'exploiter des services aériens réguliers. En outre, le droit de pouvoir survoler le territoire du Mali, qui revêt une grande importance pour Swissair, a pu être assuré sur le plan bilatéral. L'accord a été paraphé le 9 mai 1981, date de la fin des pourparlers qui ont eu lieu à Bamako; il a été signé le 27 juin 1981.

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

Abstraction faite de deux modifications rédactionnelles et d'une modification de fond (art. 15, 2<sup>e</sup> al.), les deux parties s'en sont tenues au texte standard suisse. Les demandes d'autorisation pour effectuer des vols en dehors des horaires approuvés, seront présentées au moins trois jours ouvrables (texte standard: deux) avant le début du vol.

## **211.3 Appréciation**

Pour le moment, l'accord constitue une réserve de droits de trafic. En effet, Swissair n'envisage pas, pour l'instant, d'ouvrir une ligne à destination du Mali, le trafic potentiel vers ce pays étant encore insuffisant.

## **212 Accord avec le Royaume de Thaïlande**

### **212.1 Situation initiale**

Lors des pourparlers de 1982, les autorités thaïlandaises ont demandé la refonte de l'accord de 1956. Il s'agissait surtout de spécifier contractuellement certains points qui n'étaient pas réglés jusque-là. La Suisse, également, a estimé qu'il était opportun de conclure un nouvel accord. En effet, seule une réglementation détaillée permet de résoudre les questions qui revêtent une importance capitale pour l'aviation internationale et de trouver une solution satisfaisante à tous les problèmes éventuels. L'accord a été paraphé le 9 septembre 1983, date de la fin des pourparlers qui ont eu lieu à Berne et à Bangkok; il a été signé le 22 novembre 1984.

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

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

#### *Article 3, 1<sup>er</sup> alinéa*

La priorité est accordée au trafic direct. Le trafic intermédiaire (5<sup>e</sup> liberté) est considéré comme trafic supplémentaire (même réglementation qu'en 1956).

#### *Article 8*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences ne seront

reconnus par l'une des parties contractantes que s'ils satisfont aux exigences minimales de l'OACI.

#### *Article 12, 1<sup>er</sup> alinéa*

Les lois et règlements nationaux du pays concerné sont déterminants pour l'établissement et le maintien des représentations. Cette clause restrictive a été introduite à la demande des autorités thaïlandaises. Notre droit interne ne prévoit pas de réserve à ce sujet.

#### *Article 12, 3<sup>e</sup> alinéa*

La vente des titres de transport aérien en devises d'autres pays librement convertibles est autorisée dans les limites de la législation du pays concerné. Le droit suisse ne prévoit pas de restrictions à ce sujet.

#### *Article 14, 2<sup>e</sup> alinéa*

Lors de la fixation des tarifs, il ne sera pas tenu compte de ceux qui sont appliqués par les entreprises de transport aérien de pays tiers.

#### *Article 14, 3<sup>e</sup> alinéa*

Pas de délai précis pour l'approbation ou la non-approbation des tarifs.

#### *Article 14, 6<sup>e</sup> alinéa*

Les anciens tarifs resteront en vigueur aussi longtemps que les nouveaux tarifs n'auront pas été approuvés.

#### *Article 22*

L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature est réglée dans le protocole.

### **212.3 Appréciation**

Le nouvel accord permet à Swissair de maintenir son programme de vol actuel et lui donne la possibilité d'étendre son offre.

## **213 Accord avec le Paraguay**

### **213.1 Situation initiale**

Les premiers contacts en vue de conclure un accord avec le Paraguay remontent à 1971. Des pourparlers n'ont toutefois pas été engagés, car les deux parties ne considéraient pas l'affaire comme prioritaire. Après avoir une nouvelle fois examiné les intérêts suisses en jeu, nous avons accédé à la demande des autorités paraguayennes d'entamer des pourparlers. L'accord a été paraphé à la fin des négociations qui se sont déroulées à Asuncion du 11 au 14 janvier 1982. Les dernières divergences, qui concernaient l'annexe, ont été éliminées lors des pourparlers de Berne, les 9 et 10 janvier 1984.

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

Le texte standard suisse a servi de base pour les négociations. L'accord s'en écarte uniquement dans la disposition relative au transfert des excédents de recettes pour lequel l'application des lois et règlements en vigueur dans les deux pays est réservée. Pour le reste, l'accord reprend le texte standard.

## **213.3 Appréciation**

L'accord avec le Paraguay est en harmonie avec nos efforts visant à développer le plus possible nos droits de trafic en Amérique du Sud. Swissair n'envisage pas, pour l'instant, d'ouvrir une ligne à destination d'Asuncion. Pour notre compagnie nationale, l'intérêt direct réside surtout dans le fait que les droits de survol sont spécifiés contractuellement.

## **214 Accord avec l'Etat de Bahrein**

### **214.1 Situation initiale**

Les démarches entreprises par les autorités de l'Etat de Bahrein en vue de conclure un accord aéronautique remontent à plusieurs années. A la suite d'études de marché qui ont démontré l'importance croissante de cet Etat du Golf persique, nous avons accédé à la demande des autorités de ce pays d'entamer des pourparlers. L'accord a été paraphé à la fin de ces négociations qui se sont déroulées à Manama du 18 au 20 juin 1984.

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

Le texte standard suisse a servi de base pour les négociations. Seules deux dispositions ont été modifiées. L'article sur «les mesures de sécurité de l'aviation» a été biffé à la demande de Bahrein. Cette question est d'ailleurs l'objet de diverses conventions multilatérales dans le cadre de l'OACI. Bahrein à également demandé que le droit national soit réservé dans l'application des dispositions de l'article 11 relatives à la vente des titres de transport aérien et à leur paiement en monnaies librement convertibles. Le droit suisse ne prévoit pas une telle réglementation.

### **214.3 Appréciation**

L'objectif était, initialement, d'assurer à la Suisse une réserve supplémentaire de droits de trafic dont elle pourrait user si la demande était suffisante. Toutefois, celle-ci ayant augmenté plus rapidement que prévu, Swissair a ouvert, en été 1986, une ligne à destination de Manama qu'elle dessert une fois par semaine. Elle adaptera son offre à l'évolution du trafic en créant des capacités supplémentaires.

## **215 Accord avec la République populaire socialiste d'Albanie**

### **215.1 Situation initiale**

Depuis quelques temps, Swissair envisageait d'étendre son offre dans le bassin méditerranéen et de desservir l'Albanie. Des études de marché laissent entrevoir que le trafic va se développer, ce qui justifie l'établissement de services de lignes. L'Albanie ayant manifesté son intérêt à régler contractuellement les relations aéronautiques, des pourparlers ont eu lieu à Tirana du 8 au 14 mars 1986; ils ont débouché sur la signature d'un accord.

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

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

#### *Article 2*

Pas de droit de survol. Escales techniques et atterrissages en cas de détresse uniquement avec l'accord de l'Etat concerné.

#### *Article 4*

Le droit d'accorder des traitements préférentiels n'est pas applicable aux compagnies de pays tiers.

#### *Articles 9 à 12*

Ces dispositions doivent figurer dans l'accord étant donné que l'Albanie n'est pas membre de l'OACI. On trouve d'ailleurs des dispositions analogues dans d'autres accords.

#### *Article 15*

L'effectif du personnel des représentations sera déterminé par un arrangement entre les autorités aéronautiques.

#### *Article 20*

Les différends ne seront pas réglés par un tribunal arbitral mais par la voie diplomatique.

#### *Article 22*

Compétences de l'autorité aéronautique de régler certaines questions de caractère technique (en s'appuyant sur l'article 3<sup>bis</sup> de la loi sur la navigation aérienne; RS 748.0). Cette clause de compétence doit figurer dans l'accord étant donné que l'Albanie n'est pas membre de l'OACI. On trouve d'ailleurs des dispositions analogues dans d'autres accords.

#### *Article 24*

L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature sera réglée dans le protocole.

### **215.3 Appréciation**

L'accord constitue une base légale propre à permettre la mise sur pied et l'extension du trafic aérien entre les deux Etats. Bien que, au début, l'on doive s'attendre à une demande de transport assez modeste, le service de lignes devrait être économiquement intéressant à moyen terme. L'exploitation a été ouverte au début de mai 1986. Swissair a, dans un premier temps, chargé Crossair d'assurer les deux vols hebdomadaires sur Tirana au moyen d'appareils Saab/Fairchild 340 (33 places). Plus tard, Swissair envisage de desservir elle-même cette destination avec des Fokker 100.

### **3 Résultats de la consultation**

La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé les accords.

### **4 Conséquences**

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

##### **411 Sur le plan de la Confédération**

Le projet n'entraîne aucune dépense supplémentaire et n'a pas d'effet sur l'état du personnel.

##### **412 Sur le plan des cantons et des communes**

Le projet n'entraîne aucune charge pour les cantons et les communes.

### **5 Conformité aux Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Le projet est mentionné dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983 à 1987 (FF 1984 I 153, annexe 2).

### **6 Constitutionnalité**

Le projet d'arrêté ci-joint est conforme à l'article 8 de la constitution, qui reconnaît à la Confédération le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers. L'Assemblée fédérale est compétente pour les approuver en vertu de l'article 85, chiffre 5. Les accords qui font l'objet du présent message ne sont pas sujet au référendum prévu à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, car ils peuvent être dénoncés en tout temps, ne prévoient pas l'adhésion à une organisation internationale et n'entraînent aucune unification multilatérale du droit.

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

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 27 août 1986<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## Article premier

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

- a. L'accord signé le 27 juin 1981 avec la République du Mali;
- b. L'accord signé le 22 novembre 1984 avec le Royaume de Thaïlande;
- c. L'accord signé le 5 juin 1985 avec la République du Paraguay;
- d. L'accord signé le 4 février 1986 avec l'Etat de Bahrein;
- e. L'accord signé le 14 mars 1986 avec la République populaire socialiste d'Albanie.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

## Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

30987

**entre la Confédération Suisse et la République du Mali  
relatif au trafic aérien de lignes**

---

La Suisse et le Mali étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens réguliers,

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

**Article premier Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Mali, le Ministère chargé de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

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

## Article 2 Octroi de droits

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

## Article 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

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

3. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de

transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

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

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

5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

### Article 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

### Article 5 Sécurité de l'aviation

Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs et les sabotages dirigés contre les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation

civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant la communication des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement toute requête de l'autre Partie Contractante visant à prendre des mesures spéciales de sécurité pour ses aéronefs ou ses passagers afin de faire face à une menace particulière.

#### **Article 6** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 7** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la

Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si

- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

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

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

#### **Article 9** Exonération des droits et taxes

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

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

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

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

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 10 Transit direct**

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

#### **Article 11 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 12 Activités commerciales**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'ap-

pui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces titres de transport, en monnaie de ce territoire ou en devises librement convertibles d'autres pays.

### **Article 13** Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

### **Article 14** Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

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

menceront dans un délai de trente jours après qu'il ait été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante aient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 18 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

### **Article 15** Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins trois jours ouvrables avant le début du vol.

### **Article 16** Statistiques

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

### **Article 17** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour tout problème relatif au présent Accord. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

### **Article 18** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes ait désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.
3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

### **Article 19** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

### **Article 20** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins

que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

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

**Article 21** Enregistrement auprès de l'OACI

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

**Article 22** Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bamako, le 27 juin 1981 en double exemplaire, en langue française.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Yves Berthoud

Pour le Gouvernement  
de la République du Mali:  
Boubacar Sidibe

## Tableaux de routes

**Tableau I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points au Mali	Un point en Afrique	Bâle ou Genève ou Zurich	Un point en Europe

**Tableau II**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Mali	Points au-delà
Points en Suisse	Un point en Europe ou en Afrique	Bamako	Un point en Afrique

### Notes

1. Des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

**entre le Conseil fédéral suisse  
et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande  
relatif aux services aériens entre leurs territoires  
respectifs et au-delà**

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement du Royaume de Thaïlande,*

considérant que la Confédération suisse et le Royaume de Thaïlande sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de conclure un Accord additionnel à cette Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Royaume de Thaïlande, le Ministre des communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages, des marchandises, et les conditions dans lesquelles il s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à

l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

### **Article 2** Octroi de droits

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de catastrophes naturelles, de troubles politiques ou d'un développement préjudiciable, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée.

### **Article 3** Exercice des droits

1. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira de possibilités égales et équitables pour transporter, sur les services convenus, le trafic embarqué sur le territoire de l'une des Parties Contractantes et débarqué sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ou vice versa, et devra considérer comme ayant un caractère supplémentaire le trafic embarqué ou débarqué sur le territoire de l'autre Partie Contractante de ou vers des points de la route desservie. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante, en offrant de la capacité pour le transport du trafic embarqué sur le terri-

toire de l'autre Partie Contractante et débarqué en des points sur les routes spécifiées, ou vice versa, prendra en considération l'intérêt primordial de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante à ce trafic, afin de ne pas porter indûment préjudice à cet intérêt de cette dernière entreprise.

2. Les services convenus assurés par l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées, et chacun aura pour objectif primordial d'offrir une capacité propre à satisfaire les demandes de transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux embarqués ou débarqués sur le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

3. L'offre de transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux embarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante et débarqués en des points dans des pays tiers sur les routes spécifiées, ou vice versa, sera conforme au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

- a. aux besoins du trafic embarqué ou débarqué sur le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise,
- b. aux besoins du trafic de la région traversée, compte tenu des autres services aériens établis par des entreprises des Etats situés dans la région; et
- c. aux exigences d'une exploitation économique d'un service long courrier.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

3. Dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article, aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

#### **Article 5** Sécurité de l'aviation

Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs et les sabotages dirigés contre

les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant la communication des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement toute requête de l'autre Partie Contractante visant à prendre des mesures spéciales de sécurité pour ses aéronefs ou ses passagers afin de faire face à une menace particulière.

#### **Article 6** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue aux paragraphes 1 et 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 7** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'au-

tre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. Cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. Cette entreprise n'a pas observé ou a enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur, à condition que les exigences sur la base desquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou reconnus valables soient égales ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention.

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

#### **Article 9** Exonération des droits et taxes

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

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

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Par-

tie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;

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

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

#### **Article 10** Transit direct

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

#### **Article 11** Taxes d'utilisation

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offerts par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 12** Activités commerciales

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, d'établir et de maintenir des représentations

sur le territoire de l'autre Partie Contractante, lesquelles représentations pourront inclure du personnel de gestion, de vente, du personnel technique et opérationnel et d'autres spécialistes nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante prendront toutes les mesures permettant d'assurer que les représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante peuvent exercer leurs activités d'une manière convenable.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement et à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces titres de transport, en devises de ce territoire ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, en devises librement convertibles d'autres pays.

#### **Article 13 Conversion et transfert des recettes**

Chaque Partie Contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement les excédents de recettes sur les dépenses, réalisés par cette entreprise en rapport avec le transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises dans le territoire de la première Partie Contractante. Le transfert sera effectué au taux officiel lorsqu'il existe; en l'absence d'un tel taux, au taux équivalent à celui appliqué au moment de la réalisation des recettes. Si ces transferts sont réglés par un accord spécial entre les Parties Contractantes, celui-ci sera applicable.

#### **Article 14 Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, lesquelles tiendront compte, si nécessaire, des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Un tel accord sera, si possible, en conformité avec les décisions telles qu'elles sont applicables dans le cadre de la procédure de fixation des tarifs, établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins soixante jours avant la date proposée pour leur introduction. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Après réception des tarifs soumis, les autorités aéronautiques les étudieront dans un délai raisonnable. Les autorités aéronautiques pourront annoncer aux autres autorités aéronautiques un report de la date proposée pour l'introduction des tarifs. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante notifient leur non-approbation.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente sur les tarifs ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 18 ci-après.

6. Les tarifs établis en conformité avec les dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et aux lois et règlements régissant cette matière.

#### **Article 15** Présentation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante fournira aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des informations concernant la nature du service, les horaires, les types d'avions, y compris la capacité mise à disposition sur chacune des routes spécifiées ainsi que toute autre indication que les autorités aéronautiques sont en droit de demander afin de s'assurer que les exigences du présent accord sont dûment respectées. Ladite entreprise fera parvenir ces informations dès que possible et, en tout cas, soit trente jours avant le début d'un service convenu, voire d'une modification quelconque, soit trente jours après la réception d'une demande émanant des autorités aéronautiques.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés.

### **Article 16** Statistiques

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

### **Article 17** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour tout problème relatif au présent Accord. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

### **Article 18** Règlement des différends

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

2. Si les Parties Contractantes n'aboutissent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir soit de soumettre le différend à une personne ou à un organisme, soit, à la demande de l'une des Parties Contractantes, de le soumettre à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant nommé par les deux premiers arbitres ainsi choisis.

Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans le délai de soixante jours à partir de la date de réception, par une Partie Contractante, de la notification faite par l'autre, par la voie diplomatique, de la demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre sera désigné dans une autre période de trente jours. Si l'une des Parties Contractantes néglige de désigner un arbitre dans le délai fixé, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans la période spécifiée, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être requis, par chaque Partie Contractante, de désigner un ou des arbitres, selon les exigences du moment. Au cas où le Président serait de la nationalité de l'une des deux Parties Contractantes ou s'il ne peut remplir ses fonctions pour tout autre motif, son remplaçant procédera à la désignation prévue. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

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

4. Si l'une des Parties Contractantes ou l'entreprise désignée d'une Partie Contractante néglige de se conformer à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps qu'il en sera ainsi, l'autre Partie Contractante pourra, selon le cas, restreindre, retirer ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut ou à son entreprise désignée.

### **Article 19** Modification

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord et qu'une telle modification est agréée par l'autre Partie Contractante, elle entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune de Parties Contractantes serait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être conforme aux dispositions de cette convention.

### **Article 20** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.
3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

### **Article 21** Enregistrement auprès de l'OACI

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

### **Article 22** Entrée en vigueur

Le présent Accord sera approuvé par chaque Partie Contractante conformément aux procédures légales et entrera en vigueur à la date à laquelle cette approbation aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

Fait à Bangkok le 22 novembre 1984, en double exemplaire, en langues thaïe, française et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence, le texte anglais prévaudra.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Armin Kamer

Pour le Gouvernement  
du Royaume de Thaïlande:  
Siddhi Savetsila

30987

**Tableau de routes****Tableau I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Thaïlande	Deux points dans le sous-continent indien Deux points au Moyen-Orient Deux points en Europe	Un point en Suisse	Trois points

**Tableau II**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Thaïlande	Points au-delà de la Thaïlande
Suisse	Deux points en Europe Deux points au Moyen-Orient Deux points dans le sous-continent indien	Un point en Thaïlande	Trois points

*Notes*

1. Des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, à condition que les services convenus sur la route débutent à un point situé sur le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Sous réserve du consentement des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, l'entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de cette Partie Contractante.

30987

# Accord entre la Confédération Suisse et la République du Paraguay relatif au trafic aérien de lignes

*Texte original*

---

La Suisse et la République du Paraguay étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens réguliers,

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

## Article premier Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne la République du Paraguay, la Direction générale de l'aviation civile – le Ministère de la Défense nationale – ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute

référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

## **Article 2** Octroi de droits

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

## **Article 3** Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante,

afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

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

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

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

5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 5** Sécurité de l'aviation

Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs et les sabotages dirigés contre

les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant la communication des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement toute requête de l'autre Partie Contractante visant à prendre des mesures spéciales de sécurité pour ses aéronefs ou ses passagers afin de faire face à une menace particulière.

#### **Article 6** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 7** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord,

ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

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

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

#### **Article 9** Exonération des droits et taxes

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

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

- a. les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;

c. les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

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

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec un ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 10 Transit direct**

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

#### **Article 11 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offerts par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 12 Activités commerciales**

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

tante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement, librement ou par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces titres de transport en devises de ce territoire ou en devises librement convertibles d'autres pays.

#### **Article 13** Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, suivant les lois et règlements en vigueur, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

#### **Article 14** Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

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

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 18 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et approuvés par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 15** Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins trois jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Article 16** Statistiques

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

#### **Article 17** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour tout problème relatif au présent Accord. De telles consulta-

tions devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 18** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

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

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

#### **Article 19** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 20** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent

Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

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

#### **Article 21** Enregistrement auprès de l'OACI

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

#### **Article 22** Entrée en vigueur

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

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

Fait à Asunción le 5 juin 1985, en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Louis Allenbach

Pour le Gouvernement  
de la République du Paraguay:  
Carlos Augusto Saladivar  
Caspar Germán Martínez

## Tableaux de routes

**Tableau I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Paraguay	Points au-delà du Paraguay
Points en Suisse	—	Asunción ou Ciudad Presidente Stroessner	—

**Tableau II**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Paraguay peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points au Paraguay	—	Zurich ou Genève ou Bâle	—

### Notes

1. Des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, être omis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés sur les routes, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

**entre la Confédération Suisse et l'Etat de Bahreïn  
relatif au trafic aérien de lignes**

---

La Suisse et Bahreïn étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens réguliers,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

**Article premier Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne Bahreïn, la Direction de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

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

## Article 2 Octroi de droits

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation des services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante, sous réserve de l'approbation précédente des autorités aéronautiques de ladite autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

## Article 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

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

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

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

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

5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 5** Désignation et autorisation d'exploitation

Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 6** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 7** Reconnaissance des certificats et des licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés

ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies de temps en temps conformément à la Convention.

#### **Article 8** Exonération des droits et taxes

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

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

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

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

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

### **Article 9 Transit direct**

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

### **Article 10 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offerts par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

### **Article 11 Activités commerciales**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante, en conformité avec ses lois et règlements, accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement, librement ou par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire.

### **Article 12 Conversion et transfert des recettes**

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

### Article 13 Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il a été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auraient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 14** Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins trois jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Article 15** Statistiques

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

#### **Article 16** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour tout problème relatif au présent Accord. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 17** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux designations nécessaires.

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

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

### **Article 18** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

### **Article 19** Dénonciation

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

2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

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

### **Article 20** Enregistrement auprès de l'OACI

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

### **Article 21** Entrée en vigueur

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

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

Fait à Manama le 4 février 1986, en double exemplaire, en langue française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Harald Borner

Pour le Gouvernement  
de Bahreïn:  
Sheikn Hamad  
Abdulla Al Khalifa

30987

## Tableau de routes

**Tableau I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Bahreïn	Points au-delà de Bahreïn
Suisse	Vienne Athènes Istanbul Nicosie/Larnaca Le Caire Beyrouth Damas Amman Bagdad Koweït Jeddah Riyad Dhahran	Bahreïn	Abu Dhabi Dubai Sharja Maskat Karachi Bombay Delhi Colombo Kuala Lumpur Singapour Djakarta Bangkok Manille Hongkong Séoul Tokyo

**Tableau II**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Bahreïn	Athènes	Genève	Paris
	Le Caire	ou Zurich	Nice
	Amman	ou Bâle	Londres
	Damas		Manchester
	Bagdad		Birmingham
	Istanbul		Francfort
	Nicosie/Larnaca		Munich
	Beyrouth		Bruxelles
	Rome		Amsterdam
	Koweït		Stockholm
	Vienne		Copenhague
		Oslo	
		Helsinki	

*Notes*

1. Des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

**Accord**  
**entre le Conseil fédéral suisse**  
**et le Gouvernement de la République Socialiste d'Albanie**  
**relatif aux transports aériens civils**

*Texte original*

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République Populaire Socialiste d'Albanie,*

dénommés ci-après Parties Contractantes

afin d'établir des transports aériens civils entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:
  - a. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Confédération suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne la République Populaire Socialiste d'Albanie, le Ministère des Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
  - b. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
  - c. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles il s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.
  - d. l'expression «territoire» signifie les régions terrestres, les eaux territoriales y adjacentes, les eaux intérieures et l'espace aérien au-dessus d'elles qui se trouvent sous la souveraineté de l'Etat.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne expressément.

## Article 2 Octroi de droits

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux du droit:

- a. de faire des escales en cas de détresse sur le territoire de l'autre Partie Contractante ainsi que des escales non commerciales sous réserve de l'approbation des autorités compétentes de l'autre Partie Contractante;
- b. d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- c. d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points spécifiés à l'Annexe du présent Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante;

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

## Article 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

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

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

4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers pourra être exercé à condition que la capacité soit adaptée:

- a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise,
  - b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
  - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.
5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder des traitements préférentiels à des entreprises aériennes de pays tiers.

#### **Article 5** Sécurité de l'aviation

Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs sur les routes spécifiées et les sabotages dirigés contre les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant la communication des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces.

#### **Article 6** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation

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

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

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 7** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

#### **Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

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

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

#### **Article 9** Marque de nationalité et d'immatriculation

Les aéronefs des entreprises désignées devront porter, lorsqu'ils survolent le territoire de l'autre Partie Contractante, les marques de leur nationalité et d'immatriculation qui leur sont attribuées pour les vols internationaux.

#### **Article 10** Documents de bord

Les aéronefs des entreprises désignées exploités sur les routes spécifiées devront avoir à leur bord les documents suivants:

- a. certificat d'immatriculation;
- b. certificat de navigabilité;
- c. carnet de route;
- d. licence de la station radio de l'aéronef;
- e. licences ou certificats pour chaque membre d'équipage;
- f. liste des passagers mentionnant les points de départ et de destination;
- g. manifeste des marchandises et des envois postaux;
- h. déclaration générale;
- i. autres documents prévus par les lois et règlements de chacune des Parties Contractantes; dans ce cas, l'autre Partie Contractante sera notifiée en temps dû.

#### **Article 11** Aéroports de dégagement et services auxiliaires

Chaque Partie Contractante désignera, si possible, sur son territoire un ou plusieurs aéroports de dégagement à l'usage de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des routes spécifiées et fournira sur son territoire à cette entreprise les services de communications, de navigation, de météorologie et les autres services auxiliaires qu'exige l'exploitation des services convenus.

#### **Article 12** Aéronef en détresse

Chaque Partie Contractante s'engage à fournir toute l'assistance qu'elle jugera possible aux aéronefs affectés aux services convenus, en cas de détresse ou d'accident sur son territoire, dans les mêmes conditions que pour ses propres aéronefs. Chaque Partie Contractante donnera les instructions suivantes aux autorités concernées pour:

- a. informer sans délai l'autre Partie Contractante de l'accident;
- b. déclencher immédiatement une opération de recherches et de sauvetage;

- c. porter assistance et secours aux passagers et à l'équipage;
- d. prendre toutes mesures de sécurité pour l'aéronef et son contenu;
- e. mener une enquête sur l'accident;
- f. permettre aux représentants et aux experts de l'autre Partie Contractante d'accéder à l'aéronef et d'assister, à titre d'observateurs, à l'enquête sur les lieux de l'accident;
- g. libérer l'aéronef et son contenu dès qu'ils ne seront plus nécessaires à l'enquête;
- h. communiquer par écrit à l'autre Partie Contractante les résultats de l'enquête.

### Article 13 Exonération des droits et taxes

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

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

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

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

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert,

dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 14** Redevances et taxes d'utilisation

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les redevances et taxes d'utilisation qui sont imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables.
2. Les redevances et taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs de pays tiers tout en tenant compte des règlements en vigueur.

#### **Article 15** Représentations

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Le nombre de leur personnel sera déterminé par un arrangement entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes.
2. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont, sur la base du principe de la réciprocité, l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

#### **Article 16** Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises, envois postaux etc. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

#### **Article 17** Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs selon la pratique internationale.
3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.
4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.
5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 20 ci-après.
6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 20 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.
7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune de ces entreprises ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 18** Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.
2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisa-

tion des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Article 19 Consultations**

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour tout problème relatif au présent Accord. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 20 Règlement des différends**

Les deux Parties Contractantes assureront l'application correcte du présent Accord, dans un esprit d'étroite collaboration et d'appui mutuel. Si un différend quelconque survient quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes le régleront par la voie de consultation. A défaut d'accord, les Parties Contractantes le régleront par la voie diplomatique.

#### **Article 21 Modifications**

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

#### **Article 22 Disposition générale**

Toutes les questions de caractère technique, notamment celles concernant l'exécution et la sécurité des vols, qui ne sont pas réglées dans le présent Accord relèveront de la compétence des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

#### **Article 23 Dénonciation**

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord.

2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

**Article 24** Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

Fait à Tirana le 14 mars 1986, en double exemplaire, en langues française et albanaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Ernst Aebi

Pour le Gouvernement  
de la République Populaire Socialiste d'Albanie:  
Leonard Zisi

## Tableaux de routes

**Tableau I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Albanie	Points au-delà de l'Albanie
Points en Suisse	—	Tirana	—

**Tableau II**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Albanie	—	Un point en Suisse	—

### Notes

1. Des points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

## Message concernant cinq accords sur le trafic aérien de ligne du 27 août 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.044
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.11.1986
Date	
Data	
Seite	453-520
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 909

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.