

# Feuille Fédérale

Berne, le 24 janvier 1969 121<sup>e</sup> année Volume I

N<sup>o</sup> 3

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

---

10164

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

(Du 8 janvier 1969)

Monsieur le Président et Messieurs,

La convention relative à l'aviation civile internationale (RS 13, 619), signée à Chicago le 7 décembre 1944, est entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947. Les Etats contractants reconnaissent à l'article premier de cette convention le principe de la souveraineté sur l'espace atmosphérique; en d'autres termes, chaque Etat est seul compétent au-dessus de son territoire en matière de navigation aérienne. L'article 6 stipule qu'aucun service aérien international régulier ne peut survoler ou desservir le territoire d'un Etat contractant sans la permission expresse ou l'autorisation de cet Etat. Comme tous les efforts faits en vue de régler sur une base multilatérale les droits de trafic dans le service international régulier ont échoué jusqu'ici, les Etats intéressés à ces relations aériennes sont contraints de les régler par la voie d'accords bilatéraux et de se concéder réciproquement les droits de trafic requis. La Suisse a jusqu'à présent conclu 68 accords de ce genre; 55 d'entre eux sont entrés en vigueur, 7 sont signés et 6 paraphés. Alors que, par le message du 22 mai 1968 (FF 1968, I, 1596), nous vous avons recommandé d'approuver les accords avec la Bulgarie et Koweït, lesquels n'ont pas encore été discutés par les Chambres fédérales, nous vous prions par le présent message de donner votre approbation aux accords avec la Malaisie et le Cameroun et de nous autoriser à les ratifier.

Les deux accords qui vous sont soumis contiennent le principe, énoncé pour la première fois en 1946 dans les clauses dites des Bermudes de l'accord aéronautique anglo-américain, que les entreprises désignées réciproquement jouissent de «possibilités égales et équitables» pour l'exploitation des services convenus, aussi longtemps que les intérêts d'une entreprise ne sont pas «affectés».

tés indûment» par les services aériens de l'autre et que la capacité de transport offerte est mise en harmonie avec la demande. Au surplus, l'offre doit être adaptée en premier lieu au trafic entre l'Etat d'origine de l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées (c'est ce que l'on est convenu d'appeler les troisième et quatrième libertés) et, en second lieu seulement, au trafic entre le territoire de l'autre partie contractante et celui d'Etats tiers (la cinquième liberté) (Malaisie, art. II et V; Cameroun, art. 2 et 6). Cette réglementation peut être considérée comme libérale, si l'on songe aux tendances qui règnent actuellement dans le trafic aérien mondial.

### L'accord avec la Malaisie

En prévision de l'extension envisagée du réseau suisse en Extrême-Orient, un accord aéronautique a déjà été conclu le 18 décembre 1964 entre la Suisse et la Malaisie. Par la suite, Singapour s'est détaché de la Malaisie, et les deux Etats sont depuis lors indépendants. Un accord avec Singapour a été paraphé le 9 juillet 1966. Singapour étant mentionné dans l'annexe au premier accord comme un point dans la fédération de Malaisie, le ministère des affaires étrangères de ce pays a remis, le 27 mai 1966, une note à l'ambassade de Suisse à Kuala Lumpur, aux termes de laquelle l'accord signé n'avait plus aucune valeur et la nécessité s'imposait d'en conclure un autre.

En janvier 1967, de nouveaux pourparlers ont eu lieu avec la Malaisie à Kuala Lumpur. Une des principales difficultés a résidé dans le principe de pré-détermination de la capacité de transport offerte, qui est appliqué par de nombreux Etats, mais n'a jamais été considéré comme justifié par la Suisse. Il a été possible de laisser ce point de côté dans le nouvel accord. La clause de transfert a été rédigée à nouveau et améliorée. Lors de la mise sur pied de l'annexe, notre interlocuteur s'est désintéressé du tableau des routes qu'emprunterait l'entreprise désignée par la Malaisie. Dès lors, il n'apparut plus possible d'échanger des droits de trafic entre des points en Europe et en Asie du Sud-Est ou en Australie. Les droits de cinquième liberté entre Kuala Lumpur et Colombo, Darwin, Melbourne, Sydney et Wellington ne seront accordés qu'aussi longtemps que l'entreprise désignée par la Malaisie ne desservira pas elle-même ces points.

La teneur de l'accord correspond pour l'essentiel au texte standard suisse. Le tableau de routes permet d'établir un itinéraire favorable vers la Malaisie et, au-delà, vers Singapour, l'Indonésie et l'Australie. L'accord a pu être signé le 6 septembre 1968 à Kuala Lumpur.

### L'accord avec le Cameroun

Les projets à long terme d'extension du réseau suisse des lignes aériennes vers l'Afrique prévoient notamment une liaison vers l'Afrique du Sud le long de la côte occidentale du continent. C'est pourquoi, au printemps 1965, pro-

position a été faite aux autorités aéronautiques du Cameroun de régler les relations aériennes réciproques par un accord bilatéral. Le gouvernement du Cameroun – Etat qui fait également partie de l'Organisation de l'aviation civile internationale – s'est déclaré d'accord en juin 1966. Les pourparlers, qui ont eu lieu à Yaoundé, se sont terminés en septembre 1966; ils ont permis d'établir un texte en français, qu'il a encore fallu traduire en anglais, l'accord devant aussi être signé dans cette langue. Le 1<sup>er</sup> décembre 1966, le ministère des affaires étrangères du Cameroun a reconnu cette traduction anglaise établie en Suisse comme le texte anglais officiel de l'accord.

A quelques exceptions près, le contenu et la teneur de l'accord correspondent au texte standard suisse. Il est nécessaire de relever tout spécialement l'article 4, qui dispose en principe qu'une partie contractante pourra désigner une entreprise commune de transports aériens comme son entreprise, conformément aux articles 77 et 79 de la convention de Chicago. Sans la mentionner expressément, les autorités du Cameroun entendent par là l'entreprise commune Air Afrique. L'accord avec le Cameroun ne contient pas la clause spéciale sur les transferts monétaires d'un Etat à l'autre que nous cherchons généralement à introduire dans les accords aéronautiques; notre interlocuteur s'est en effet refusé énergiquement à insérer une telle disposition, alléguant, d'une part, que les autorités responsables des finances du pays s'y opposaient et, d'autre part, qu'une telle clause ne figurait dans aucun des accords passés par le Cameroun avec d'autres Etats. La chose n'a d'ailleurs pas grande importance, car l'accord de commerce, de protection des investissements et de coopération technique du 28 janvier 1963 entre la Confédération suisse et la République fédérale du Congo (RO 1964, 400) paraît offrir une garantie suffisante pour les paiements et transferts en devises libres. Le tableau de routes spécifié dans l'annexe de l'accord aéronautique permet d'établir une ligne aérienne économiquement viable entre les deux Etats et à destination de points situés au-delà des Etats contractants, sous la réserve il est vrai qu'aucun droit de trafic ne soit accordé entre ces points et le territoire des parties contractantes. A l'heure actuelle, il n'est du reste pas encore possible d'exploiter une ligne de transit vers Johannesburg, Salisbury ou Lourenço-Marquès. L'accord a été signé le 11 novembre 1968 à Yaoundé.

Les deux accords, dont la signature nous a été recommandée par la commission fédérale de la navigation aérienne, sont conformes aux principes de la politique que nous avons suivie depuis de nombreuses années en matière de trafic aérien.

La constitutionnalité du projet ci-joint repose sur l'article 8 de la constitution fédérale, 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, de la constitution. Comme les accords sont dénonçables, ils ne sont pas soumis au référendum, conformément à l'article 89, 4<sup>e</sup> alinéa, de la constitution fédérale.

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

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

Berne, le 8 janvier 1969.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**L. von Moos**

Le chancelier de la Confédération,

**Huber**

18412

(Projet)

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

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

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

vu le message du Conseil fédéral du 8 janvier 1969,

*arrête:*

Article unique

<sup>1</sup> Les accords relatifs aux transports aériens réguliers conclus le 6 septembre 1968 avec la Malaisie et le 11 novembre 1968 avec le Cameroun sont approuvés.

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

## **Accord entre la Suisse et la Malaisie relatif aux transports aériens réguliers**

Conclu à Kuala Lumpur, le 6 septembre 1968

*Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la Malaisie,*

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

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

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

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

### Article I

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

- a. L'expression «Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et, en ce qui concerne la Malaisie, du Ministre des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.

### Article II

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

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

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

### Article III

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

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

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

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article II 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 qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

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

### Article IV

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

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

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

#### Article V

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

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assurera en tout ou partie sur les routes spécifiées.

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

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

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

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

#### Article VI

Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord, introduits dans le territoire d'une Partie Contractante ou embarqués sur ce territoire, par ou pour le compte

de l'autre Partie Contractante ou de l'entreprise désignée par celle-ci, et destinés uniquement à être employés par les aéronefs ou sur les aéronefs de cette entreprise, bénéficieront de la part de la première Partie Contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres redevances semblables nationales ou locales du traitement suivant :

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

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

#### Article VII

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

#### Article VIII

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

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

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



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

#### Article IX

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

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

#### Article X

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

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

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

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

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

6. Les tarifs qui auront ainsi été établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article XV ci-après.

### Article XI

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer à son siège central tous les excédents de recettes au cours du jour du marché officiel lors de la transaction, en quelque monnaie que ces recettes aient été réalisées.

### Article XII

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

### Article XIII

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

### Article XIV

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

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

### Article XV

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

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

chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

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

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

#### Article XVI

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

#### Article XVII

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

#### Article XVIII

Chaque Partie Contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de mettre fin au présent Accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque cette notification aura été faite, l'Accord prendra fin douze mois après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, l'avis de dénonciation sera réputé reçu quatorze jours après la date à laquelle il aura été reçu par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article XIX

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entre en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

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

Fait à Kuala Lumpur le 6 septembre 1968, en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil Fédéral Suisse:  
(signé) Th. Schmidlin

Pour le  
Gouvernement de la Malaisie:  
(signé) Tan Sri Sardon  
Bin Haji Jubir

## ANNEXE

## Tableaux de routes

## I

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Malaisie	Points au-delà
Points en Suisse	Milan	Kuala Lumpur	Singapour
	Rome		Djakarta
	Vienne		Darwin
	Belgrade		Melbourne
	Athènes		Sydney
	Istanbul		Wellington
	Ankara		
	Nicosie		
	Beyrouth		
	Damas		
	Le Caire		
	Tel Aviv		
	Bagdad		
	Téhéran		
	Abadan		
	Koweït		
	Dhahran		
	Bahreïn		
	Kandahar		
	Kaboul		
	Karachi		
	Lahore		
	Rawalpindi		
	Nouvelle Delhi		
	Bombay		
	Calcutta		
	Colombo		
	Dacca		
	Rangoon		
	Bangkok		

## II

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
------------------	-----------------------	------------------	----------------

*Notes:*

1. Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées dans les tableaux de routes I et II de l'annexe peuvent, à la convenance de l'entreprise respective désignée, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira du droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

**Accord**  
**entre la Confédération Suisse**  
**et la République Fédérale du Cameroun**  
**relatif aux transports aériens réguliers**

Conclu à Yaoundé, le 11 novembre 1968

*Le Conseil Fédéral Suisse et  
le Gouvernement de la République Fédérale du Cameroun,*

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

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

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

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

**Article premier**

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

- a. L'expression «Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et, en ce qui concerne le Cameroun, du Ministère chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

- d. L'expression «territoire» par rapport à un Etat s'entend des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté dudit Etat.

## Article 2

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

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

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

## Article 3

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

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 du présent article, et du paragraphe 8 de l'article 6 du présent Accord, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

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

5. Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, la nature du transport, les types d'aéronefs utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera aux changements ultérieurs.

#### Article 4

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 5 du présent Accord, une Partie Contractante pourra désigner une entreprise commune de transports aériens constituée conformément aux articles 77 et 79 de la Convention, et cette entreprise sera acceptée par l'autre Partie Contractante.

#### Article 5

1. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent Accord, chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si :

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

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

#### Article 6

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

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

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



4. Sur chacune des routes figurant à l'annexe au présent Accord, les services convenus auront pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international s'effectuant entre les territoires des deux Parties Contractantes.

5. Pour l'exploitation de ces services :

- a. La capacité sera répartie également entre les entreprises désignées, sous réserve du paragraphe 6 ci-dessous ;
- b. La capacité totale mise en œuvre, sur chacune des routes spécifiées, sera adaptée aux besoins raisonnablement prévisibles.

6. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées s'entendront, compte tenu des capacités à mettre en œuvre par chacune d'elles, sur la fréquence des services, les horaires et, en général, sur les conditions dans lesquelles ces services seront exploités. Les ententes conclues entre les entreprises désignées et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

7. Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, elle pourra s'entendre avec l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

8. Préalablement à toute mise en exploitation des services convenus, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'entendront sur les conditions générales d'exploitation, notamment sur la fréquence et la capacité à mettre en œuvre telle qu'elle est définie au présent article.

#### Article 7

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

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

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ;

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

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

#### Article 8

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

#### Article 9

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

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

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

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

## Article 10

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

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

## Article 11

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

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

3. Les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

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

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

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

## Article 12

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui indiquent le volume du trafic transporté sur les services convenus, par points d'embarquement et de débarquement et, dans la mesure du possible, par points d'origine et de destination.

### Article 13

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

### Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles respectives concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

### Article 15

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

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si dans un délai de soixante (60) jours à dater du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine son siège et sa propre procédure.

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

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

6. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

#### Article 16

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

#### Article 17

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

#### Article 18

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation a effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a reçu communication.

#### Article 19

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles respectives 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 Yaoundé, le 11 novembre 1968 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil Fédéral Suisse:  
(signé) Fritz Real  
Ministre suisse au Cameroun

Pour le Gouvernement  
de la République Fédérale du Cameroun:  
(signé) D<sup>r</sup> Bernard Fonlon  
Ministre des transports, des postes  
et des télécommunications

## ANNEXE

## Tableaux de routes

## I

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

Points en Suisse—un point au Cameroun, dans les deux directions.

## II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par le Cameroun :

Points au Cameroun—un point en Suisse, dans les deux directions.

## III

L'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes pourra faire escale en un ou plusieurs points intermédiaires et en des points au-delà du territoire de l'autre Partie Contractante, autres que ceux spécifiés aux tableaux de routes, mais sans droits de trafic entre ce ou ces points et le territoire de cette Partie Contractante.

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 8 janvier 1969)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10164
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1969
Date	
Data	
Seite	37-58
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 025

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.