

# Feuille Fédérale

Berne, le 2 août 1968 120<sup>e</sup> année Volume II

N<sup>o</sup> 31

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 36 francs par an; 20 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

---

9982

## Message

### **du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'un accord sur les transports aériens commerciaux**

(Du 24 juin 1968)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par notre message du 22 mai 1968 (FF 1968, I, 1596, nous avons soumis à votre approbation les accords aéronautiques conclus avec la Bulgarie et Koweït. Ce texte avait déjà été préparé quand, le 16 mai, un nouvel accord a été signé avec le Brésil après d'assez longs pourparlers. Comme il est du plus haut intérêt pour notre pays de pouvoir, aussitôt que possible, régler à nouveau selon un accord bilatéral l'intense trafic aérien entre la Suisse et le Brésil, cet accord vous est soumis par un message séparé.

Des relations aériennes directes existent avec le Brésil depuis 1948: c'est à cette époque, en effet, que la compagnie de transports aériens Panair do Brazil ouvrit une ligne à destination de la Suisse. Le 10 août 1948 fut signé le premier accord suisse-brésilien (RO 1949, 1413); et c'est en 1954 que Swissair commença l'exploitation de ses services vers l'Amérique du Sud. En automne 1961, le Brésil dénonça plusieurs de ses accords aéronautiques, entre autres celui qu'il avait conclu avec la Suisse. A la même époque, la compagnie Panair do Brazil suspendait ses services avec notre pays. L'accord lui-même prit fin le 13 juin 1962, et notre compagnie nationale de transports aériens ne put continuer l'exploitation de ses deux vols hebdomadaires que sur la base d'un modus vivendi négocié laborieusement. Malgré ces conditions défavorables, le trafic augmenta continuellement. En 1966, la compagnie VARIG ouvrit une ligne Brésil-Suisse, et les autorités brésiliennes se déclarèrent prêtes à de nouveaux pourparlers. En automne 1967, des discussions préliminaires eurent lieu à Rio de Janeiro; et en mai 1968, à Berne, se sont déroulés les pourparlers qui ont abouti à la signature d'un nouvel accord. Celui-ci se fonde en grande partie sur le texte standard suisse et ne s'en écarte que sur les points importants suivants:

Dans les dispositions relatives à la façon de déterminer une capacité de transport équitable (art. 5), on relève particulièrement que les services convenus auront pour objet fondamental d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre les deux parties contractantes. Pourra également être prise en considération la demande de trafic entre l'Etat d'origine de l'entreprise désignée et les autres points desservis sur les routes spécifiées en pays tiers (droits de troisième et de quatrième libertés). Quant aux transports effectués par l'entreprise désignée de l'une des parties contractantes entre le territoire de l'autre partie contractante et les points desservis sur les routes spécifiées en pays tiers (droit de cinquième liberté), ils sont régis par les principes des clauses dites des Bermudes. L'application de ces principes doit permettre de maintenir le volume de ce trafic en cinquième liberté à un niveau inférieur au reste du trafic. Selon l'opinion de nos interlocuteurs brésiliens, les lignes aériennes sur lesquelles les avions n'effectuent au Brésil que des escales techniques ou ne font même que survoler ce territoire, ont cependant aussi une influence directe sur l'ensemble de la capacité de transport offerte en Amérique du Sud en raison du caractère particulier du trafic aérien sur l'Atlantique-Sud et en Amérique du Sud (concentration sur un axe nord-sud). C'est pourquoi les autorités brésiliennes insistèrent sur le fait que les principes limitant le trafic en cinquième liberté devraient également s'appliquer aux survols et aux escales techniques.

La délégation brésilienne n'était pas autorisée à régler dans les limites de l'accord la question du transfert des excédents de recettes, de sorte que la clause de transfert, telle qu'elle est spécifiée dans le texte standard suisse, fait défaut dans cet accord.

L'annexe à l'accord est plus vaste que les annexes de la plupart des autres accords aéronautiques conclus par la Suisse. Les tableaux de routes donnent aux entreprises désignées par les deux parties contractantes des possibilités variées quant au choix de la route sur laquelle les services seront exploités: trois aéroports peuvent être desservis dans chacun des Etats, mais deux au plus par service. Dans la seconde partie de l'annexe est réglée la procédure d'approbation des horaires et des modifications de routes.

\* \* \*

L'accord conclu avec le Brésil, dont l'approbation a été recommandée par la commission fédérale de la navigation aérienne, est conforme aux principes de la politique que nous avons suivie depuis de nombreuses années en matière de trafic aérien.

Nous nous référons à notre message du 22 mai 1968 en ce qui concerne la constitutionnalité de l'arrêté fédéral (art. 8 de la constitution) et la compétence de l'Assemblée fédérale d'approuver un traité conclu avec un Etat étran-

ger (art. 85, ch. 5, de la constitution), ce traité n'étant pas soumis à référendum conformément à l'article 89, 4<sup>e</sup> alinéa, de la constitution.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral approuvant un accord 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 24 juin 1968.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Spühler**

Le chancelier de la Confédération,

**Huber**

18111

**Arrêté fédéral  
approuvant un accord 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 24 juin 1968,

*arrête:*

**Article unique**

<sup>1</sup> L'accord relatif aux transports aériens réguliers conclu le 16 mai 1968 avec la République fédérative du Brésil est approuvé.

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

**Accord**  
**entre la Confédération Suisse et la République Fédérative**  
**du Brésil relatif aux transports aériens réguliers**

*Le Conseil Fédéral Suisse*

*et le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil,*

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

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

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

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

**Article premier**

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

- a.* L'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b.* L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office Fédéral de l'Air, et en ce qui concerne le Brésil, le Ministère de l'Aéronautique 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 transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.

**Article 2**

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

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

- 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 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 aura le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite par la voie diplomatique.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accordera 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 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 ne pas accorder l'autorisation 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 l'a désignée 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 commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

### Article 4

1. Chaque Partie Contractante 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. 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 l'a désignée 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 et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

#### Article 5

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

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

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

4. En ce qui concerne les relations aéronautiques entre les Parties Contractantes, les services convenus auront pour objet fondamental d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre les territoires des Parties Contractantes. Ces services pourront également 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 sur les routes spécifiées dans les territoires de pays tiers.

5. Le droit de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante, de faire des escales non commerciales sur ledit territoire et d'effectuer des transports en trafic international entre ce territoire et les points sur les routes spécifiées dans 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. 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 6

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves

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

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

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

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette dernière Partie Contractante. 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 de ces autorités.

#### Article 7

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

#### Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'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, 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, 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, chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises assurant des services aériens internationaux similaires, par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

5. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique.

#### Article 9

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

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

#### Article 10

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'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 trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent 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 le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 14 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 14 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour du refus de l'approbation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes.

#### Article 11

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante communiquera, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

#### Article 12

1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront, à tout moment, demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande.

#### Article 13

1. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications à l'Annexe au présent accord pourront 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 14

Les différends entre les Parties Contractantes relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourraient être réglés par la voie de consultations ou de négociations seront soumis à l'arbitrage en appliquant la procédure prévue par l'article 85 de la Convention.

#### Article 15

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

### Article 16

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

### Article 17

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. La dénonciation aura effet six mois après la fin de la période d'horaire définie dans l'Annexe, pendant laquelle la dénonciation aura été notifiée, à moins que cette 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 18

Le présent Accord sera appliqué provisoirement par les autorités suisses et brésiliennes dans les limites de leurs compétences respectives dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

### Article 19

Le présent Accord remplace tous privilèges, licences ou concessions existant éventuellement au moment de sa signature, que l'une des Parties Contractantes aurait accordés à quelque titre que ce soit à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

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

Fait à Berne le 16 mai 1968 en double exemplaire, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil Fédéral Suisse:

**D<sup>r</sup> Werner Guldemann**

Pour le Président de la  
République Fédérative du Brésil:

**Ten Brig Martinho Cândido dos Santos**

## ANNEXE

## A.

## Tableaux de routes

## I

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

1. Points en Suisse-Madrid ou Lisbonne-deux points en Afrique (Afrique du nord-ouest et/ou Afrique occidentale)-Brasilia et/ou Rio de Janeiro et/ou Sao Paulo, dans les deux directions;
2. Points en Suisse-Madrid ou Lisbonne-deux points en Afrique (Afrique du nord-ouest et/ou Afrique occidentale)-Brasilia et/ou Rio de Janeiro et/ou Sao Paulo-Assomption-Montevideo (ce point pourra être desservi avant ou après Buenos Aires)-Buenos Aires-Santiago du Chili, dans les deux directions.

*Notes:*

- a. Parmi les trois points spécifiés au Brésil, l'entreprise ne pourra desservir que deux points, à son choix, sur chacun des services.
- b. Parmi les quatre points au-delà du Brésil, spécifiés sur la route 2 susmentionnée, l'entreprise ne pourra desservir que trois points, à son choix, sur chacun des services.

## II

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par l'entreprise désignée par le Brésil:

1. Points au Brésil-un point en Afrique occidentale ou en Afrique du nord-ouest-Lisbonne et/ou Madrid et/ou Rome et/ou Paris et/ou Londres (dans l'ordre choisi par l'entreprise)-Bâle et/ou Genève et/ou Zurich, dans les deux directions;
2. Points au Brésil-un point en Afrique occidentale ou en Afrique du nord-ouest-Lisbonne et/ou Madrid et/ou Rome et/ou Paris et/ou Londres (dans l'ordre choisi par l'entreprise)-Bâle et/ou Genève et/ou Zurich (dans l'ordre choisi par l'entreprise)-Francfort et/ou deux points situés à l'est de Francfort (dans l'ordre choisi par l'entreprise), dans les deux directions.

*Notes:*

- a. L'entreprise ne pourra desservir que deux points en Suisse sur chacun des services.
- b. Paris et Londres pourront être desservis avant ou après les points en Suisse.

**B.**

1. Le programme d'exploitation (HOTRAN) indiquant le type, le modèle et le nombre maximum de sièges utilisables des aéronefs employés, ainsi que la fréquence des services et les escales sera soumis par l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, au moins trente jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur.

Ce programme sera approuvé dans ce délai, à moins qu'il ne comporte un changement d'escale ou de capacité contraire aux dispositions convenues entre les Parties Contractantes.

2. Les changements d'escales suivants approuvés par les autorités compétentes, sur demande de l'entreprise, ne seront pas considérés comme des modifications des tableaux de routes:
  - a. Inclusion ou suppression d'escales sur le territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise;
  - b. Omission d'escales sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
  - c. Omission d'escales sur le territoire de pays tiers.

Ces modifications pourront être demandées directement par les entreprises sans l'approbation préalable des Parties Contractantes.

3. Une modification de routes par l'inclusion d'une escale non prévue aux tableaux de routes et située hors du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise devra obtenir l'approbation des autorités compétentes par la voie diplomatique.
4. Les équipages des aéronefs affectés aux services convenus seront constitués par des ressortissants de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. Eventuellement et moyennant le consentement des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des membres d'équipage d'une autre nationalité pourront être employés.
5. Seront considérées comme périodes d'horaire les périodes du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre, d'une part, et du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars, d'autre part.

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'un accord sur les transports aériens commerciaux (Du 24 juin 1968)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9982
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1968
Date	
Data	
Seite	161-173
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 879

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.