

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

(Du 6 septembre 1966)

Monsieur le Président et Messieurs,

Selon l'article premier de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, convention qui est entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947 (RS 13, 619), les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'article 6 de cette convention dispose en outre qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus du territoire d'un Etat contractant sans une permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat. Toutes les tentatives de régler les droits de trafic au moyen d'un accord multilatéral sur les transports aériens commerciaux ont échoué jusqu'à ce jour. C'est pourquoi les Etats intéressés s'octroient réciproquement les droits de trafic nécessaires en concluant des accords bilatéraux. Jusqu'ici la Suisse en a signé 58, dont 48 sont entrés en vigueur. Nous vous proposons, par le présent message, d'approuver cinq nouveaux accords conclus avec l'Arabie séoudite, le Nigeria, Chypre, Ceylan et le Mexique, et d'autoriser le Conseil fédéral à les ratifier.

Les dispositions les plus importantes des accords aéronautiques sont celles qui ont trait à la capacité de transport offerte par les entreprises désignées sur les services convenus (fréquence des vols, nombre de places offertes). Les cinq accords que nous soumettons à votre approbation contiennent les clauses dites des Bermudes, appliquées pour la première fois en 1946. Ces dispositions se retrouvent dans la plupart des accords conclus par la Suisse; elles se fondent sur le principe selon lequel les entreprises désignées par les Etats contractants jouissent de «possibilités égales et équitables» pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdites entreprises prennent en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas «affecter indûment» leurs services respectifs, et

que l'offre de transport soit adaptée à la demande de trafic (Arabie séoudite, art. 1 et 3; Nigeria, art. 2 et 7; Chypre, art. 2 et 4; Ceylan, art. 3 et 10; Mexique, art. 8 et 9). Il a fallu néanmoins s'écarter dans certains points, pour les accords avec l'Arabie séoudite, le Nigeria et le Mexique, de cette réglementation relativement libérale, et opter pour le système de la prédétermination. Ces dispositions prévoient que la fréquence des vols hebdomadaires, et même — dans les accords avec le Nigeria et le Mexique — la capacité offerte sur les services convenus, doivent être approuvées au préalable par les autorités aéronautiques des parties contractantes (Nigeria, remarque 4 des tableaux de routes I et II de l'annexe; Arabie séoudite, remarque 4 de l'annexe; Mexique, art. 10, chiffre 7). En revanche, dans les accords avec l'Arabie séoudite, Chypre, Ceylan et le Mexique, on se fonde à nouveau sur les clauses des Bermudes prévoyant que la capacité de transport est adaptée en premier lieu au trafic entre l'Etat d'origine et les points survolés selon les routes fixées (droit de troisième et de quatrième libertés) et ensuite seulement au trafic entre le territoire de l'autre partie contractante et le territoire d'Etats tiers (droit de cinquième liberté) (Arabie séoudite, art. 3, *d* et *e*; Chypre, art. 4, chiffre 3; Ceylan, art. 10, chiffres 4 et 5; Mexique, art. 10, chiffres 1 à 5).

Aucun des cinq accords qui vous sont soumis et qui ont parfois nécessité des pourparlers laborieux ne correspond entièrement au texte standard suisse, tel qu'il existe pour l'accord conclu avec le Congo-Brazzaville (FF 1965, I, 1667). Mais, par suite de la standardisation prononcée des accords aéronautiques, les divergences existantes se rapportent bien moins au fond qu'à la forme dans laquelle sont énoncées les différentes dispositions. C'est pourquoi nous pensons pouvoir nous borner à mentionner, dans les paragraphes qui suivent, celles qui divergent du texte standard. Nous vous indiquons, au préalable, les articles qui correspondent au texte suisse de base:

- définitions usuelles (Nigeria, art. 1; Chypre, art. 1; Ceylan, art. 1; Mexique, art. 1);
- dispositions relatives aux entreprises à désigner (Arabie séoudite, art. 1 *c* et 2; Nigeria, art. 3; Chypre, art. 3; Ceylan, art. 4; Mexique, art. 3);
- conditions concernant le retrait ou la limitation de l'autorisation d'exploitation (Arabie séoudite, art. 8; Nigeria, art. 4; Chypre, art. 6; Ceylan, art. 5; Mexique, art. 4);
- étendue de l'exonération des taxes accordées aux entreprises désignées (Arabie séoudite, art. 6; Nigeria, art. 5; Chypre, art. 7; Ceylan, art. 6; Mexique, art. 7, chiffres 2 à 5);
- facilités octroyées dans le trafic de transit (Arabie séoudite, art. 7 *c*; Nigeria, art. 9, chiffre 3; Chypre, art. 9; Ceylan, art. 7);
- réserves se référant aux prescriptions nationales de police, et garantie d'un traitement uniforme (Arabie séoudite, art. 7, *a*, *b* et *d*; Nigeria, art. 9, alinéas 1, 2 et 4; Ceylan, art. 8; Mexique, art. 5);

- établissement des tarifs et procédures de règlement en cas de différend (Arabie séoudite, art. 4; Nigeria, art. 8; Chypre, art. 10; Ceylan, art. 12; Mexique, art. 11);
- libre transfert des revenus (Arabie séoudite, art. 5; Nigeria, art. 11; Chypre, art. 11);
- dispositions ayant trait aux consultations des parties contractantes et à l'échange réciproque de données statistiques (Arabie séoudite, art. 14; Nigeria, art. 10 et 12; Chypre, art. 5, alinéa 2, et art. 12; Ceylan, art. 13 et 15);
- modification de l'accord ou de l'annexe à l'accord (Arabie séoudite, art. 13; Nigeria, art. 14; Chypre, art. 13; Ceylan, art. 14);
- procédure d'arbitrage en cas de différend dans l'interprétation (Arabie séoudite, art. 9; Nigeria, art. 13; Chypre, art. 16; Ceylan, art. 18; Mexique, art. 13);
- enregistrement de l'accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Arabie séoudite, art. 10; Chypre, art. 18; Mexique, art. 14);
- adaptation de l'accord à toute convention ultérieure de caractère multilatéral (Arabie séoudite, art. 11; Chypre, art. 14; Ceylan, art. 16; Mexique, art. 15);
- dénonciation de l'accord (Arabie séoudite, art. 15; Nigeria, art. 15; Chypre, art. 15; Ceylan, art. 17);
- entrée en vigueur et application provisoire de l'accord dès le jour de sa signature (Arabie séoudite, art. 16; Nigeria, art. 16; Chypre, art. 19; Ceylan, art. 19; Mexique, art. 18).

a. L'accord avec l'Arabie séoudite

Depuis avril 1957 déjà, notre compagnie nationale de transports aériens faisait escale une fois par semaine à Dhahran en vertu d'une autorisation. Après des pourparlers qui se sont tenus à Berne en juin 1962, un accord a été paraphé avec l'Arabie séoudite. A cette époque, la Suisse était le premier Etat européen avec lequel ce pays entama des négociations aux fins de conclure un accord aéronautique. Ce dernier fut signé le 9 juin 1965. Il se fondait sur le texte standard suisse précédent, qui était un peu plus court que l'actuel. Nous ne relèverons, dans cet accord, que la particularité suivante: l'exonération des droits de douane pour les carburants, les lubrifiants et les pièces de rechange n'a pu être accordée par l'Arabie séoudite que pour le cas où l'entreprise désignée par cet Etat profite effectivement de cet avantage; c'est pourquoi, selon l'article 6a, l'exemption ne deviendra effective qu'après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Le tableau de routes I spécifié dans l'annexe à l'accord crée les conditions essentielles à une route suisse passant par des points au Proche-Orient en direction de l'Arabie séoudite et au-delà vers des points en Extrême-Orient ou en

Australie. Les routes que peut exploiter l'entreprise désignée par l'Arabie séoudite figurent au tableau de routes II.

b. L'accord avec le Nigeria

Depuis l'indépendance du Nigeria, la Suisse s'est efforcée d'engager des négociations en vue de conclure un accord aéronautique avec ce très important Etat de l'Afrique occidentale. Des pourparlers préliminaires eurent lieu en octobre 1961, et un premier texte fut paraphé à Lagos en avril 1962. En septembre 1964 a été paraphé à Berne le texte amélioré que nous vous soumettons. La signature de l'accord s'est faite le 11 octobre 1965.

Les négociations avec le Nigeria se révélèrent particulièrement difficiles parce que nos interlocuteurs étaient partisans du système de la prédétermination; ils insistèrent notamment pour qu'une clause figure dans le texte de l'accord au sujet de la détermination préalable de la fréquence et de la capacité offertes. Finalement, les dispositions en question furent insérées dans l'annexe à l'accord et non dans l'accord lui-même (remarque 4 des tableaux de routes I et II). Mentionnons également l'article 13, alinéa 5, qui permet de retirer immédiatement tous les droits accordés si une partie contractante ou une entreprise désignée ne se soumet pas à une décision arbitrale rendue en vertu de l'accord. L'article 16, chiffre 3, statue sur le cas où les instruments de ratification ne sont pas échangés dans le délai de 12 mois à partir de la date de la signature; dans une telle éventualité, chaque partie contractante peut mettre fin à l'application provisoire de l'accord moyennant un délai de dénonciation de 6 mois.

Le tableau de routes II permet à l'entreprise suisse d'exploiter des services à partir de points en Suisse en direction de Lagos ou de Kano; il est prévu de prolonger cette ligne au-delà du Nigeria en direction d'un point encore à convenir, avec des droits de cinquième liberté. Rappelons que notre compagnie nationale fait escale dans la capitale du Nigeria depuis mai 1962 déjà, et cela en vertu d'une concession nigérienne; ce vol a d'abord eu lieu une fois par semaine puis, à partir du mois de février 1965, deux fois par semaine, en se prolongeant jusqu'à Accra mais sans bénéficier de droits de trafic entre le Nigeria et le Ghana.

Le tableau de routes I permet à l'entreprise désignée par le Nigeria d'exploiter des services en direction de notre pays (Genève ou Zurich), et de prolonger cette ligne jusqu'à Londres en cinquième liberté.

c. L'accord avec Chypre

Cet accord, signé le 12 mars 1966, est le résultat des négociations menées à Nicosie en janvier 1963 et à Berne en décembre de la même année. L'accord se fonde sur le texte standard cypriot; il ne s'écarte cependant pas de façon notable — quant au fond — du texte suisse.

Dès que la situation politique se sera calmée à Chypre, l'accord conclu avec cet Etat intéressant du point de vue touristique prendra toute sa signification. Alors que le tableau de routes I contient les routes que peut desservir l'entreprise désignée par Chypre, le tableau II autorise l'entreprise désignée par la Suisse à ouvrir, en temps utile, une ligne en direction de Chypre, et constitue la condition essentielle à une prolongation de la route en direction du Golfe arabe.

d. L'accord avec Ceylan

Les autorités ceylanaises firent d'abord preuve d'une certaine réserve à l'égard des premières tentatives suisses, remontant à l'année 1959, d'engager des pourparlers aux fins de conclure avec Ceylan un accord aéronautique. Un revirement décisif ne se fit jour qu'en mars 1965, lors du changement de gouvernement. Les négociations eurent lieu à Colombo, en octobre 1965, et le texte que nous vous soumettons fut signé le 19 mai 1966.

Plusieurs dispositions de l'accord avec Ceylan correspondent textuellement au projet standard suisse, d'autres lui sont conformes quant au fond. L'article 11, qui règle le transfert des revenus nets, présente une certaine divergence. Vu qu'il existe à Ceylan un contrôle rigoureux des devises, nos interlocuteurs ne furent pas en mesure d'accorder le libre transfert au cours officiel; le transfert est ainsi «soumis à la législation régissant le transfert des devises étrangères». La délégation suisse a pu néanmoins s'assurer une certaine garantie, dans ce sens que le transfert est expressément admis au taux officiel à condition «que les documents de transport aient été délivrés conformément à la législation applicable». Relevons encore qu'à l'article 19, chiffre 2, l'application provisoire de l'accord a été définie avec un peu plus de détails, selon le désir de la délégation ceylanaise.

Le tableau de routes I de l'annexe contient un grand nombre de points qui offrent à l'entreprise suisse des possibilités intéressantes de constituer une route en direction de Ceylan et au-delà. Mentionnons pour terminer que l'accord avec Ceylan revêt une importance toute particulière pour notre compagnie nationale, qui peut ainsi envisager une nouvelle ligne d'Extrême-Orient ainsi qu'une extension de son réseau en direction de l'Indonésie et de l'Australie. Les routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par Ceylan seront fixées ultérieurement (tableau de routes II).

e. L'accord avec le Mexique

Cet accord, dont les pourparlers se sont déroulés en août 1965 à Mexico et qui a été signé le 2 juin 1966, représente une base juridique essentielle pour une extension future de nos relations aéronautiques avec l'Amérique du Nord. Il se fonde en grande partie sur le texte standard mexicain qui comprend des réglementations un peu plus détaillées que le texte suisse. L'accord est en principe limité à trois ans, mais est renouvelable tacitement pour une nouvelle

période de trois ans, à moins qu'une des parties contractantes ne sollicite sa révision dans les 6 mois qui précèdent la date de son expiration (art. 19). Le délai de dénonciation est de 6 mois, alors qu'il est habituellement de 12 mois (art. 16). Les tarifs doivent être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques 45 jours — au lieu de 30 — avant la date prévue pour leur entrée en vigueur (art. 11, chiffre 2). En outre, fait essentiel, nos interlocuteurs n'ont pas pu être amenés à prévoir dans l'accord une annexe qui puisse être modifiée, en vertu d'une disposition expresse, par un simple arrangement entre autorités aéronautiques: ainsi, même les modifications apportées au tableau de routes sont soumises à la procédure habituelle relative aux promulgations et aux modifications d'accords internationaux.

Selon la section II du tableau de routes, l'entreprise désignée par la Suisse aura le droit de faire escale deux fois par semaine, avec un avion de type DC-8, à Mexico, Merida, Acapulco ou Guadalajara, deux de ces points pouvant être desservis, mais sans droits de cabotage. Une prolongation de la ligne au-delà du Mexique est possible en soi, mais ce pays ne nous a pas accordé — du moins jusqu'ici — de droits de trafic entre son territoire et des Etats tiers. La section I du tableau de routes accorde à l'entreprise désignée par le Mexique exactement les mêmes droits que ceux qui figurent dans la section II, et cela pour les points suivants: Zurich, Genève, Bâle et Berne.

La constitutionnalité de l'arrêté fédéral approuvant des accords aéronautiques avec l'Arabie séoudite, le Nigeria, Chypre, Ceylan et le Mexique — arrêté dont nous vous soumettons le projet ci-joint — résulte de l'article 8 de la constitution fédérale, qui accorde à la Confédération le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale repose sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Vu que les accords faisant l'objet du présent message peuvent être dénoncés en tout temps, ils ne sont pas soumis à referendum, conformément à l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution.

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

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

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

Berne, le 6 septembre 1966.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Schaffner

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

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

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 6 septembre 1966,

arrête:

Article unique

¹ Les accords relatifs aux transports aériens réguliers conclus avec l'Arabie séoudite le 9 juin 1965, avec le Nigeria le 11 octobre 1965, avec Chypre le 12 mars 1966, avec Ceylan le 19 mai 1966 et avec le Mexique le 2 juin 1966 sont approuvés.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

**Accord
relatif aux services aériens entre la Suisse
et l'Arabie séoudite**

Conclu à Djeddah le 9 juin 1965

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil fédéral suisse

et le Gouvernement du Royaume d'Arabie séoudite,

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

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

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

Article premier

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

1. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre partie contractante;
2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
3. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des envois postaux et des marchandises.

b. Rien, dans le paragraphe *a* du présent article, ne sera considéré comme conférant à l'entreprise d'une partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre partie contractante, des passagers, des envois postaux et des marchandises transportés contre paiement ou rémunération à destination d'un autre point du territoire de cette autre partie contractante.

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

Article 2

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

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

Article 3

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

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

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

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

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points spécifiés aux tableaux figurant à l'annexe et situés sur le territoire de l'autre partie contractante, du trafic à destination ou en provenance de pays tiers, seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

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

Article 4

a. Les tarifs à appliquer par l'entreprise d'une partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments déterminants, notamment le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, et les tarifs des autres entreprises de transports aériens.

b. Les tarifs mentionnés au paragraphe *a* du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux

parties contractantes, après consultation des autres entreprises desservant tout ou partie de la même route; cet accord sera réalisé si possible, en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par une organisation internationale ou un organe désigné à cet effet et reconnu par les deux parties contractantes.

c. Les tarifs ainsi déterminés 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.

d. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe *b* du présent article, ou si, au cours des quinze premiers jours de la période de trente jours mentionnée au paragraphe *c* du présent article, une partie contractante fait connaître à l'autre partie contractante qu'elle désapprouve un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe *b* du présent article, les autorités aéronautiques des parties contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

e. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre ni pour approuver l'un quelconque des tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe *c* du présent article, ni pour fixer l'un quelconque des tarifs conformément au paragraphe *d*, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent accord.

f. Sous réserve des dispositions du paragraphe *c* du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une et l'autre des parties contractantes ne l'ont approuvé.

g. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 5

Chaque partie contractante s'engage à assurer à l'autre partie contractante le libre transfert, au taux officiel, des revenus nets réalisés sur son territoire en rapport avec les transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante. Dans la mesure où le service des paiements entre les parties contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

Article 6

a. Les carburants, les lubrifiants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante et destinés uniquement aux aéronefs de cette entreprise seront exempts des droits d'entrée. Cette exemption ne deviendra effective qu'après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

Article 7

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

b. Les lois et règlements d'une partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le transit, le séjour ou la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités exigées par le contrôle des changes, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

c. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts de droits de douane et d'autres taxes similaires.

d. Chaque partie contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante dans l'application des règlements concernant les formalités exigées par le contrôle des changes, les passeports, la douane et la quarantaine, ou d'autres règlements affectant le transport aérien.

Article 8

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

b. Une telle mesure ne sera prise par l'une des deux parties contractantes qu'après notification à l'autre partie contractante de son intention d'agir ainsi, et si un arrangement entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes n'a pu être réalisé dans le délai de trente jours à partir de la date de cette notification.

Article 9

a. Les parties contractantes soumettront à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne

pourrait être réglé par voie de négociations directes dans le délai de quatre-vingt-dix jours à partir de la date de notification par l'une ou l'autre partie contractante.

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

c. Si les parties contractantes ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si, ayant convenu de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d. Chaque partie contractante a le droit de demander que le tribunal arbitral ou toute personne ou organisme désigné conformément aux paragraphes *b* ou *c* ci-dessus, prenne des mesures temporaires en vue de protéger les droits des deux parties contractantes.

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

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

Article 10

Le présent accord et tous les arrangements ultérieurs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie, conformément au paragraphe *a* de l'article 13, avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

Article 12

L'annexe au présent accord sera considérée comme partie intégrante de l'accord, et toute référence à l'accord impliquera une référence à l'annexe, sauf s'il en est expressément disposé autrement.

Article 13

a. Si les deux parties contractantes tiennent pour désirable de modifier le présent accord, une telle modification entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

Article 14

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

b. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se livreront réciproquement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui peuvent être nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté sur les services convenus.

Article 15

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

Article 16

Le présent accord sera ratifié. Il sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature et entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée réciproquement par un échange de notes diplomatiques.

Fait à Djeddah en double exemplaire, le 9 juin 1965 en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:
(signé) Alfred Rappard

Pour le Gouvernement
du Royaume d'Arabie séoudite:
(signé) Sakkaf

ANNEXE

Tableau I

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par la Suisse:

Points en Suisse-Vienne-Athènes-Istanbul ou Ankara ou Nicosie-un point en Arabie séoudite, et au-delà vers Karachi-Calcutta ou Colombo-Rangoon-Bangkok, puis de là soit:

- a. Hong Kong ou Manille-Tokio, soit
- b. Kuala Lumpur ou Singapour-Djakarta-Sydney, dans les deux directions.

Tableau II

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par le Royaume d'Arabie séoudite:

Points en Arabie séoudite-Koweït-Abadan-Basra ou Bagdad-Amman-Damas-Beyrouth-Le Caire-Tripoli-Ankara ou Istanbul-Athènes-Rome-Vienne-un point en Suisse, et au-delà vers Francfort-Amsterdam, dans les deux directions.

Remarques

1. Les deux entreprises désignées auront le droit de desservir, sur les routes spécifiées, des points non expressément mentionnés, à la condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre partie contractante.
2. Des points de toutes les routes spécifiées peuvent être omis, à la convenance de l'entreprise désignée, lors de tout ou partie des vols.
3. L'entreprise désignée de chaque partie contractante peut terminer n'importe lequel de ses services dans le territoire de l'autre partie contractante.
4. La fréquence des services hebdomadaires de l'entreprise désignée de chaque partie contractante sera convenue entre les autorités aéronautiques et reconsidérée lorsque le besoin s'en fera sentir.

Accord
entre la Confédération Suisse
et la République fédérale de Nigeria
relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au delà

Conclu à Lagos le 11 octobre 1965

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse

et le Gouvernement de la République fédérale de Nigeria

considérant que la Confédération Suisse et la République fédérale de Nigeria sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite convention aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, sont convenus de ce qui suit:

Article premier

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

- a. L'expression «Convention» s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprendra toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention et tout amendement des annexes ou de la convention elle-même conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, en tant que ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux parties contractantes;
- b. L'expression «Autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de la Confédération Suisse, de l'Office fédéral de l'air et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ladite autorité ou des fonctions similaires, et, dans le cas de la République fédérale de Nigeria, du ministre responsable des affaires de l'aviation, et de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit ministre ou des fonctions similaires;

- c. L'expression «entreprise désignée» s'entendra d'une entreprise désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;
- d. L'expression «territoire», se rapportant à un Etat, s'entendra des étendues terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la protection et la tutelle de cet Etat, et
- e. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale pour raisons non commerciales» auront la signification que leur donne l'article 96 de la Convention.

Article 2

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord, aux fins d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent accord. Ces services et routes sont appelés «les services agréés» et «les routes spécifiées».

2. L'entreprise désignée par chaque partie contractante jouira, pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, 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 de faire des escales sur ledit territoire aux points spécifiés sur cette route dans l'annexe au présent accord, pour débarquer et embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne sera considéré comme conférant à l'entreprise désignée d'une partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre partie contractante, des passagers, des marchandises ou des envois postaux transportés contre paiement ou rémunération à destination d'un autre point du territoire de cette autre partie contractante.

Article 3

1. Chaque partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre partie contractante une entreprise pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. A la réception de cette désignation, l'autre partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans délai à l'entreprise ainsi désignée les autorisations d'exploitation nécessaires.

3. Les autorités aéronautiques d'une partie contractante pourront demander à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante de leur donner la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque partie contractante aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article ou de soumettre l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent accord aux conditions qu'elle estimera nécessaires, dans tous les cas où cette partie contractante n'aura pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Une entreprise ainsi autorisée pourra commencer en tout temps l'exploitation des services agréés, pourvu qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent accord soit entré en vigueur pour le service considéré.

Article 4

1. Chaque partie contractante aura le droit de retirer 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 à telles conditions qui lui paraîtront nécessaires:

- a. Dans tous les cas où elle ne considère pas comme dûment prouvé qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la partie contractante ayant désigné l'entreprise ou de ses ressortissants, ou
- b. Si cette entreprise n'observe pas les lois ou règlements de la partie contractante accordant ces droits, ou
- c. Si, de quelque autre manière, cette entreprise ne remplit pas les conditions prescrites par le présent accord.

2. Sauf si la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates de conditions conformément au paragraphe 1 du présent article est essentielle pour prévenir de nouvelles infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre partie contractante.

Article 5

1. Les aéronefs employés pour leurs services internationaux par l'entreprise désignée de chaque partie contractante, avec l'équipement normal, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord (comprenant la nourriture, les boissons et le tabac) restant dans les aéronefs, seront exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres taxes analogues en arrivant sur le territoire de l'autre partie contractante, pourvu que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment où ils seront réexportés ou qu'ils soient employés au cours de vols au-dessus de ce territoire.

2. Seront aussi exempts des mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des émoluments pour services rendus:

- a. Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une partie contractante, dans les limites fixées par cette partie contractante, et destinées à être consommées sur les aéronefs quittant ce territoire en accomplissant un service international de l'autre partie contractante;
- b. Les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs employés à des services internationaux par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante;
- c. Les carburants et lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs quittant ce territoire et exploités en service international par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, même s'ils sont employés au cours de vols au-dessus du territoire de la partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les biens dont il est question aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 6

L'équipement régulier des aéronefs, aussi bien que les matériaux et approvisionnements restant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou bien où il en sera disposé autrement conformément aux règlements douaniers.

Art. 7

1. L'entreprise désignée de chaque partie contractante jouira de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. L'ouverture et l'exploitation consécutive des services agréés sur les routes spécifiées seront conformes aux conditions fixées dans l'annexe au présent accord, amendée s'il y a lieu de temps à autre, le principe posé au paragraphe 1 du présent article étant dûment pris en considération.

Article 8

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise d'une partie contractante au transport en provenance ou à destination du territoire de l'autre partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs d'autres entreprises.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article, seront, si possible, convenus d'entente entre les entreprises désignées des parties contractantes, après consultation d'autres entreprises desservant tout ou partie de la route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, d'après le système adopté pour les tarifs de l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur introduction; dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, moyennant l'agrément desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre sur l'un de ces tarifs, ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être fixé conformément à la disposition du paragraphe 2 du présent article, ou si pendant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une partie contractante notifie à l'autre qu'elle désapprouve un tarif convenu conformément à la disposition du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par entente entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 de cet article ou pour fixer un tarif conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques des deux parties contractantes ne l'ont pas approuvé.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en force jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 9

1. Les lois et règlements d'une partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs affectés aux services internationaux réguliers ou aux vols desdits aéronefs dans les limites de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une partie contractante qui régissent l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire des passagers, équipages, envois postaux et marchandises tels que ceux qui concernent les formalités relatives à l'entrée et à la sortie, à la douane et aux mesures sanitaires s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur ce territoire.

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

4. Chaque partie contractante s'engage à ne pas accorder un traitement préférentiel à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, dans l'application de ses règlements relatifs aux formalités de congé.

Article 10

Les autorités aéronautiques d'une partie contractante livreront aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, sur demande, des statistiques périodiques ou autres qui sont raisonnablement requis pour reviser la capacité offerte sur les services agréés, par l'entreprise désignée de la première partie contractante. Ces renseignements comprendront des informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par cette entreprise sur les services agréés, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 11

Chaque partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante le droit de libre transfert, au taux officiel du change, des excédents de recettes réalisés par cette entreprise sur son territoire en rapport avec le transport de passagers, d'envois postaux et de marchandises.

Article 12

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord et à son annexe sont appliqués et respectés de manière satisfaisante; elles se consulteront aussi lorsque des modifications leur paraîtront nécessaires.

2. Chaque partie contractante peut demander une telle consultation, qui peut être verbale ou par correspondance et qui commencera au plus tard soixante (60) jours à partir de la date de la demande, à moins que les deux parties contractantes ne s'entendent pour prolonger ce délai.

Article 13

1. Si un différend survient entre les parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent accord, les parties contractantes 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 de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme; si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre partie contractante, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque partie contractante et le troisième étant choisi par les deux premiers. Chacune des parties contractantes nommera son arbitre dans le délai de soixante (60) 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 par un semblable tribunal; le troisième arbitre sera désigné dans une autre période de soixante (60) 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, l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être requise, par chaque partie contractante, de désigner un ou des arbitres, selon les exigences du cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Chaque partie contractante sera responsable des frais de l'arbitre qu'elle aura désigné et de ses auxiliaires, et les deux parties contractantes partageront également toutes les autres dépenses dues aux activités du tribunal, y compris celles du président.

4. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si une partie contractante ou son entreprise désignée néglige de se conformer à une décision rendue conformément au présent article, et pour aussi longtemps qu'il en sera ainsi, l'autre partie contractante pourra 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 14

1. Si l'une des parties contractantes estime désirable de modifier une clause du présent accord, cette modification, si elle est convenue entre les parties contractantes, et si cela est nécessaire après consultation conformément à l'article 12 du présent accord, sera provisoirement applicable jusqu'à ce qu'elle ait été confirmée par un échange de notes diplomatiques, après qu'il aura été satisfait aux exigences constitutionnelles de chaque partie contractante.

2. L'annexe au présent accord pourra être modifiée d'entente entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Article 15

Chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre partie contractante sa décision de dénoncer le présent accord; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

1. Le présent accord sera ratifié par les parties contractantes et les instruments de ratification seront échangés par la voie diplomatique.

2. Le présent accord et son annexe seront appliqués provisoirement dès la date de la signature et entreront définitivement en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

3. Si les instruments de ratification ne sont pas échangés dans le délai de douze (12) mois à partir de la date de la signature, chaque partie contractante pourra mettre fin à l'application provisoire du présent accord en notifiant par écrit à l'autre partie contractante sa dénonciation qui prendra effet six (6) mois après la date de la notification.

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

Fait à Lagos, le 11 octobre 1965, en deux exemplaires, dans les langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **S. E. Bucher**

Pour le Gouvernement
de la République fédérale de Nigeria:

(signé) **J. A. Wachuku**

ANNEXE

Tableau de routes I

Services que peut exploiter l'entreprise désignée du Nigeria

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au delà
Points au Nigeria		Genève ou Zurich	Londres

Note:

1. L'entreprise désignée peut supprimer tout point lors de tout ou partie des vols sur les routes spécifiées.
2. L'entreprise désignée peut terminer tous ses services en Suisse.
3. Des points non mentionnés dans le tableau peuvent être desservis comme points intermédiaires ou points au delà, mais il ne pourra être exercé de droits de trafic entre ces points et tout point situé en Suisse.
4. La fréquence et la capacité offertes sur les services agréés seront assurées par les entreprises désignées des parties contractantes de façon à être en relation étroite avec la demande du public pour des transports sur les routes spécifiées, et de telle sorte que chaque entreprise participe équitablement à l'exploitation des services. Tout arrangement à cet effet entre les entreprises devra être approuvé, sur base de réciprocité, par les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Tableau de routes II

Services que peut exploiter l'entreprise désignée de la Suisse

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires	Points en Nigeria	Points au delà
Points en Suisse		Kano ou Lagos	Un point à convenir

Note:

1. L'entreprise désignée peut supprimer tout point lors de tout ou partie des vols sur les routes spécifiées.
2. L'entreprise désignée peut terminer tous ses services en Nigeria.
3. Des points non mentionnés dans le tableau peuvent être desservis comme points intermédiaires ou points au delà, mais il ne pourra être exercé de droits de trafic entre ces points et tout point en Nigeria.
4. La fréquence et la capacité offertes sur les services agréés seront assurées par les entreprises désignées des parties contractantes de façon à être en relation étroite avec la demande du public pour des transports sur les routes spécifiées, et de telle sorte que chaque entreprise participe équitablement à l'exploitation des services. Tout arrangement à cet effet entre les entreprises devra être approuvé, sur base de réciprocité, par les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Accord entre la Confédération suisse et la République de Chypre relatif aux services aériens

Conclu à Nicosie le 12 mars 1966

Date de l'entrée en vigueur:

La Confédération suisse et la République de Chypre,

ci-après dénommées les parties contractantes, toutes deux parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ci-après dénommée la «convention», et

désireuses de conclure un accord relatif aux transports aériens commerciaux réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà, en particulier pour encourager le tourisme, sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent accord et de son annexe, les expressions ci-après ont la signification suivante, sauf si le texte en dispose autrement:

- a. «Autorités aéronautiques» signifie dans le cas de la Suisse l'Office fédéral de l'air, et dans le cas de la République de Chypre l'Administration de l'aviation civile du Ministère des communications et des travaux publics, ou dans l'un et l'autre cas toute autre personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
- b. «Entreprise désignée» signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des parties contractantes aura désignée par écrit à l'autre partie contractante, en application de l'article 3 du présent accord, comme étant l'entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes spécifiées à l'article 2, paragraphe 1, du présent accord;
- c. Les expressions «territoire», «services aériens», «services aériens internationaux», «escale non commerciale» auront, pour l'application du présent accord, le sens que leur donne la convention à ses articles 2 et 96.

Article 2

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord pour l'établissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent accord. Ces

services et routes seront dénommés ci-après «les services agréés» et «les routes spécifiées».

2. L'entreprise désignée par chaque partie contractante jouira, pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, des droits suivants:

- 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 envois postaux et des marchandises.

3. Rien, au paragraphe 2 du présent article, ne pourra être interprété comme conférant, à l'entreprise désignée d'une partie contractante, le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre partie contractante, contre paiement ou rémunération des passagers, des marchandises ou des envois postaux transportés à destination d'un autre point du territoire de cette autre partie contractante.

Article 3

1. Chaque partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre partie contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès que la désignation lui aura été communiquée, l'autre partie contractante, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans retard à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une partie contractante pourront demander à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante de leur fournir la preuve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités, conformément aux dispositions de la convention, pour l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Chaque partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre à telles conditions qu'il lui paraîtra nécessaire l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2, dans tous les cas où ladite partie contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle aura en tout temps la faculté de commencer l'exploitation des services agréés, pourvu 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. Les entreprises désignées des parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation de toute route spécifiée conformément à l'article 2 du présent accord.

2. En exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 du présent accord, 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 que celle-ci assure sur les mêmes routes ou parties de routes.

3. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 du présent accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic à destination et en provenance du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de chaque entreprise désignée de transporter du trafic entre des points du territoire de l'autre partie contractante et des points du territoire de pays tiers, sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 du présent accord, sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien international, de telle façon que la capacité soit adaptée :

- a. A la demande de trafic à destination ou en provenance du 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 en transit.

Article 5

1. L'entreprise désignée de chaque partie contractante communiquera pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, au moins trente jours avant le début des services sur les routes spécifiées, l'horaire de ces services.

2. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se communiqueront sur demande les données statistiques périodiques ou autres qui sont nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté sur les routes spécifiées.

Article 6

1. Chaque partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent accord par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, ou de soumettre à telles conditions qu'il lui paraîtra nécessaire l'exercice de ces droits :

- a. Dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants, ou

- b. Dans le cas où cette entreprise négligerait d'observer les lois ou règlements de la partie contractante qui a accordé les droits, ou
- c. Dans le cas où, d'autre manière, l'entreprise négligerait d'exploiter ses services conformément aux conditions prescrites par le présent accord.

2. A moins qu'une révocation, suspension, ou imposition de conditions au sens du paragraphe 1 du présent article ne soit indispensable immédiatement pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois et règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre partie contractante.

Article 7

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, boissons, tabacs) seront à l'entrée sur 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 et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés des mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances représentatives de service rendu :

- 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 d'un aéronef employé sur une route spécifiée de l'autre partie contractante ;
- b. Les pièces de rechange importées sur le territoire d'une partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs employés sur une route spécifiée par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ;
- c. Les carburants et les lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés sur une route spécifiée 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.

Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits énumérés sous lettres *a*, *b* et *c* ci-dessus.

Article 8

Les équipements normaux de bord ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs 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 autorisée par les règlements douaniers.

Article 9

Les passagers en transit à travers le territoire d'une partie contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 10

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transports aériens d'une partie contractante pour les transports à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie contractante, seront fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments d'appréciation, en particulier le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des 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, après consultation des autres entreprises de transports aériens qui desservent tout ou partie de la même route. Cet arrangement sera obtenu, autant que possible, en recourant à la procédure de fixation de tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi déterminés seront 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 pourra être réduit, sous réserve de l'assentiment desdites autorités.

4. Si les entreprises de transports aériens désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si, pour toute autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si, au cours des 15 premiers jours de la période de 30 jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une partie contractante fait connaître à l'autre partie contractante son désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des parties contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur l'approbation de l'un quelconque des tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ni sur la fixation de l'un quelconque des tarifs conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une et l'autre des parties contractantes ne l'ont approuvé.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 11

Chaque partie contractante s'engage à assurer à l'autre partie le libre transfert, au taux officiel du change, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante. Dans la mesure où le service des paiements entre les parties contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

Article 12

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisantes des dispositions du présent accord et de son annexe.

Article 13

1. Si l'une ou l'autre des parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu avec l'autre partie contractante. Cette consultation, qui pourra avoir lieu entre les autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toutes modifications ainsi convenues entreroient en vigueur après leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.

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

Article 14

Le présent accord et son annexe seront amendés et rendus conformes à toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

Article 15

Chaque partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre partie contractante sa décision de mettre fin au présent accord; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que ladite notification n'ait été 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, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

1. Si un différend surgit entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les parties contractantes devront s'efforcer, d'abord, de le régler par voie de négociations.

2. Si les parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend pour décision à toute personne ou organisme, ou le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, l'un d'eux étant nommé par chacune des parties contractantes et le troisième par accord entre les deux premiers arbitres nommés. Chaque partie contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception, par l'une des parties contractantes, d'un préavis de l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre pendant la période spécifiée, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné pendant la période spécifiée, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être sollicité par chacune des parties contractantes de désigner selon le cas un ou des arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre sera le ressortissant d'un Etat tiers et assurera les fonctions de président du tribunal arbitral.

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

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

Article 17

Les taxes imposées par chaque partie contractante pour l'usage de ses aéroports et autres installations de la navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante n'excéderont pas celles qui sont perçues des aéronefs nationaux assurant des services internationaux.

Article 18

Le présent accord et toute modification qui lui sera apportée, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent accord sera appliqué dès la date de sa signature. Il entrera en vigueur aussitôt que les deux parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux parties contractantes ont signé le présent accord.

Fait à Chypre, en deux exemplaires, le 12 mars 1966, en langues française et anglaise.

En cas de divergence entre les deux textes, le texte anglais fera foi pour l'interprétation du texte.

Pour la Confédération suisse:

(signé) **Jean de Stoutz**

Ambassadeur
de Suisse

Pour la République de Chypre:

(signé) **Spyros Kyprianou**

Ministre des affaires
étrangères

ANNEXE

Tableau I

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par Chypre:

1. Points à Chypre-Istanbul-Belgrade et/ou Zagreb-Vienne-un point en Suisse, dans les deux directions.
2. Points à Chypre-Istanbul-Belgrade et/ou Zagreb-Vienne-un point en Suisse, et au-delà vers Francfort, Paris, Bruxelles, Londres, des points dans les pays scandinaves, dans les deux directions.

Tout point des routes spécifiées peut, à la convenance de l'entreprise désignée, être omis lors de tout ou partie des vols.

Tableau II

Routes que peut desservir l'entreprise désignée par la Suisse:

1. Points en Suisse, un point en Autriche, un point en Yougoslavie, Istanbul-Nicosie, dans les deux directions.
2. Points en Suisse, un point en Autriche, un point en Yougoslavie, Istanbul, Nicosie et au-delà vers Damas, un point en Irak, Koweït, un point en Iran-Bahreïn ou Doha-un point en Arabie séoudite-Aden, dans les deux directions.

Tout point des routes spécifiées peut, à la convenance de l'entreprise désignée, être omis lors de tout ou partie des vols.

Accord entre la Suisse et Ceylan relatif aux transports aériens

Conclu à Colombo le 19 mai 1966

Date de l'entrée en vigueur:

La Suisse et Ceylan,

ci-après dénommés «Les Parties Contractantes»,

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et

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

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

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

- a. L'expression «La Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et en ce qui concerne Ceylan, du Département de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou ledit Département, ou des fonctions similaires;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend de l'entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auront notifié la désignation, par écrit, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 4 du présent Accord, pour exploiter les services aériens sur les routes spécifiées dans cette notification;
- d. Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donnent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis selon le présent Accord, les dispositions de la Convention resteront en vigueur dans leur forme actuelle entre les Parties Contractantes pendant la durée de l'Accord, comme si elles faisaient partie intégrante de l'Accord, à moins que les deux Parties Contractantes ratifient tout amendement à la Convention qui sera dûment entré en vigueur; dans ce cas, la Convention amendée restera en vigueur pendant la durée du présent Accord.

Article 3

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 à l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

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

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

Article 4

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de la notification de désignation, l'autre Partie Contractante accorde sans délai à l'entreprise désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, 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 et raisonnablement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'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 3, chaque fois que 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. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus.

Article 5

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a. Chaque fois qu'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
- b. Lorsque cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou
- c. Lorsque cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

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

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

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

3. Il pourra être exigé que les produits mentionnés au paragraphe 2, lettres *a* *b* et *c*, ci-dessus, soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

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

Article 7

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

Article 8

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

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

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

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

Article 9

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

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

Article 10

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

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

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

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

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 11

1. Le transfert du revenu net de l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante est soumis à la législation régissant le transfert des devises étrangères. Ce transfert sera admis au taux officiel, à condition que les documents de transport aient été délivrés conformément à la législation applicable. Par revenu net, il faut entendre le surplus net réalisé par l'entreprise en transportant des passagers, des marchandises et l'excès de bagages, à l'exclusion de toute taxe locale éventuelle.

2. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial est applicable.

Article 12

1. Les tarifs perçus par l'entreprise d'une Partie Contractante pour le transport du et vers le territoire de l'autre Partie Contractante, sont fixés à des

taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable 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 au sujet de l'un quelconque de ces tarifs, ou si, pour toute autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si, pendant les premiers quinze jours de la période de trente jours mentionnée au paragraphe 3 ci-dessus, une Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante qu'elle n'est pas satisfaite d'un tarif fixé selon les dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforcent de fixer le tarif par un accord mutuel.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, et pour fixer un tarif selon le paragraphe 4, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne l'ont pas approuvé, sauf en application du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis selon les dispositions du présent article.

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 dispositions du présent Accord et de son annexe sont appliquées et observées de manière satisfaisante.

Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans

un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'approbation de cette modification après l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

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

Article 15

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante communiquent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques périodiques ou d'autres relevés analogues pouvant être raisonnablement exigés dans le but de réviser le volume du trafic transporté sur les services convenus par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces données doivent comprendre toutes les informations nécessaires à un tel examen.

Article 16

Au cas où la conclusion d'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens viendrait à lier les deux Parties Contractantes, le présent Accord serait modifié conformément aux dispositions de cette convention.

Article 17

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

Article 18

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes chercheront tout d'abord à le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à s'entendre par ces négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; sur demande de l'une des Parties Contractantes, le différend peut également être soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres,

un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres ainsi choisis. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, le troisième arbitre étant nommé dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'a pas nommé un arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai indiqué, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres nécessaires. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et remplira les fonctions de président de l'organisme arbitral.

3. La personne, l'organisme ou le tribunal arbitral nommé conformément au paragraphe 2 détermine sa propre procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue selon le paragraphe 2.

5. La personne, l'organisme ou le tribunal arbitral nommé conformément au paragraphe 2 décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 19

1. L'annexe au présent Accord doit être considérée comme partie de l'Accord et toutes les références à l'«Accord» doivent comprendre les références à l'annexe, sauf disposition expressément contraire.

2. Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature et règle les droits et les obligations réciproques des Parties Contractantes en ce qui concerne tous les actes accomplis en vertu du présent Accord, avant son entrée en vigueur.

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

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

Fait à Colombo, le 19 mai 1966, en double exemplaire, dans les langues française, cinghalaise et anglaise, les trois textes étant également authentiques. En cas de différend dans l'interprétation et l'application du présent Accord, le texte anglais prévaudra.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:
(signé) Curchod

Pour le
Gouvernement de Ceylan:
(signé) Hurulle

ANNEXE

Tableaux de routes

I

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

Points en Suisse-Milan-Rome-Vienne-Belgrade-Athènes-Istanbul-Ankara-Nicosie-Beyrouth-Damas - Le Caire - Bagdad - Téhéran - Abadan - Koweït - Dhahran-Bahreïn-Kandahar-Kaboul-Karachi-Lahore-Rawalpindi-Nouvelle Delhi-Bombay-Madras à Colombo et au-delà à Calcutta-Dacca-Rangoon-Bangkok-Kuala Lumpur-Singapour-Manille-Canton-Hong Kong-Changhai-Osaka-Tokio-Djakarta-Perth-Darwin-Melbourne-Sydney-Wellington-Auckland, dans les deux directions.

II

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

Seront fixées ultérieurement.

1. Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées aux tableaux I et II de l'annexe peuvent, à la convenance des entreprises désignées, 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 Suisse et les Etats-Unis du Mexique
relatif aux transports aériens

Conclu à Mexico, D. F., le 2 juin 1966

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse

et le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique,

considérant que la Suisse et les Etats-Unis du Mexique sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

considérant que les possibilités de l'aviation commerciale en tant que mode de transport qui permet de promouvoir la compréhension amicale et la bonne volonté entre les peuples, augmentent de jour en jour,

désirant resserrer plus encore les liens culturels et économiques qui unissent leurs peuples et la compréhension et la bonne volonté qui existent entre eux,

considérant qu'il est désirable d'organiser, sur des bases équitables d'égalité et de réciprocité, des services aériens réguliers entre les deux pays, afin de réaliser la meilleure coopération dans le domaine du transport aérien international,

désireux de conclure un accord en vue d'atteindre les objectifs mentionnés, ont désigné, par conséquent, leurs plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent Accord:

a. L'expression «Accord» signifie le présent Accord et le tableau de routes qui l'accompagne.

b. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air ou la personne ou l'organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées à l'Office fédéral de l'air et dans le

cas des Etats-Unis du Mexique le Ministère des communications et des transports ou la personne ou l'organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées au Ministère des communications et des transports.

c. L'expression «entreprise aérienne» signifie toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite un service aérien international.

d. L'expression «entreprise aérienne désignée» signifie une entreprise aérienne que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et qui est l'entreprise aérienne chargée d'exploiter une ou les routes spécifiées dans le tableau de routes joint à l'Accord.

e. L'expression «capacité d'un aéronef» signifie la charge commerciale d'un aéronef exprimée en fonction du nombre de places pour les passagers et du poids pour les marchandises et les envois postaux.

f. L'expression «capacité offerte» signifie le total des capacités des aéronefs utilisés pour l'exploitation de chacun des services aériens autorisés, multiplié par la fréquence avec laquelle ces aéronefs sont exploités pendant une période de temps déterminée.

g. L'expression «route aérienne» signifie l'itinéraire pré-établi que doit suivre un aéronef affecté à un service aérien régulier.

h. L'expression «route spécifiée» signifie la route décrite dans le tableau de routes joint au présent Accord.

i. L'expression «coefficient de charge de passagers» signifie le rapport entre le nombre de passagers que transporte une entreprise aérienne sur une route spécifiée et en une période de temps déterminée divisé par le nombre de places offertes par ladite entreprise aérienne sur la même route et dans la même période de temps.

j. L'expression «fréquence» signifie le nombre de vols aller et retour en une période de temps déterminée qu'une entreprise aérienne assure sur une route spécifiée.

k. L'expression «rupture de charge» signifie le changement, sur une route spécifiée, d'un aéronef par un autre aéronef de capacité différente.

l. L'expression «vols de ligne» signifie les vols effectués par les entreprises aériennes désignées sur les routes spécifiées selon les horaires approuvés.

m. Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international» et «escale pour des fins non commerciales» ont la signification que leur attribue la Convention de Chicago.

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 au tableau de routes annexé.

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

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

3. Le fait que ces droits ne soient pas exercés immédiatement n'empêchera pas que l'entreprise aérienne de la Partie Contractante à laquelle ces droits ont été accordés inaugure postérieurement des services aériens sur les routes spécifiées dans ledit tableau de routes.

4. Ces droits n'impliqueront dans aucun cas la faculté de combiner les routes spécifiées.

Article 3

1. Le service aérien d'une route spécifiée pourra être inauguré par l'entreprise aérienne désignée soit immédiatement, soit à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés, une fois que l'autorisation d'exploitation aura été délivrée par l'autre Partie Contractante. Cette autre Partie Contractante s'oblige à accorder ladite autorisation d'exploitation en exigeant de l'entreprise aérienne désignée qu'elle remplisse les conditions des autorités aéronautiques compétentes de ladite Partie Contractante, conformément aux lois et règlements généralement appliqués par lesdites autorités.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se notifieront dans le plus bref délai possible la désignation de l'entreprise aérienne ainsi que les informations relatives aux autorisations accordées pour l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées au tableau de routes.

Article 4

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accorder ou de révoquer l'autorisation d'exploiter un service aérien à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante dans le cas où elle ne serait pas convaincue de manière satisfaisante qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise aérienne appartiennent aux ressortissants de l'autre Partie Contractante ou dans le cas où cette entreprise aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements figurant au présent Accord ou dans le cas où l'entreprise aérienne ou le Gouvernement qui la désigne cesse de remplir les conditions auxquelles sont accordés les droits ou les dispositions que prévoit l'autorisation d'exploitation accordée.

Article 5

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ses aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur leur territoire, seront appliqués aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante et seront observés par ces aéronefs à l'entrée ou à la sortie du territoire de la première Partie Contractante et pendant que ceux-ci s'y trouvent.

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.

Article 6

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 aux fins d'exploitation sur les routes et les services convenus dans le présent Accord, à condition que les formalités qui ont été exigées pour les délivrer ou les valider soient identiques ou plus étendues que les normes minima établies conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accepter pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés par un autre Etat à ses propres ressortissants.

Article 7

1. Chacune des Parties Contractantes pourra imposer ou permettre que soient imposées aux aéronefs de l'autre Partie Contractante des taxes justes et raisonnables pour l'usage des aéroports, des services et des installations. Néanmoins, les Parties Contractantes sont d'accord que lesdites taxes ne seront pas plus élevées que celles qui sont appliquées pour l'usage desdits aéroports, services et installations par les aéronefs nationaux destinés aux services internationaux similaires.

2. Les aéronefs utilisés par l'entreprise aérienne désignée d'une Partie Contractante sur les services autorisés 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 similaires.

3. Les lubrifiants, les matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, les outils et les équipements spéciaux pour les travaux d'entretien ainsi que les

provisions introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par l'autre Partie Contractante pour l'usage exclusif des aéronefs de ladite Partie Contractante seront exonérés, sous réserve de réciprocité, des droits de douane, des frais d'inspection et d'autres droits et taxes similaires; cependant, ceux-ci ne peuvent être débarqués qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante.

4. Les carburants, les lubrifiants, les autres matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, l'équipement normal de bord et les provisions qui se trouvent à bord des aéronefs des entreprises aériennes désignées, seront exonérés, sous réserve de réciprocité, à leur entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur sortie, des droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits et taxes similaires, même lorsque lesdits articles sont utilisés ou consommés à bord des aéronefs en vol au-dessus du territoire susmentionné.

5. Les carburants, les lubrifiants, les autres matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions introduits à bord des aéronefs des entreprises aériennes de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et qui sont utilisés dans les services internationaux seront exonérés, sous réserve de réciprocité, des droits de douane, surtaxes, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires.

Article 8

Les Parties Contractantes conviennent que les entreprises aériennes désignées jouiront, avec des possibilités égales, d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

Article 9

Lors de l'exploitation, par l'entreprise aérienne désignée de chacune des Parties Contractantes, des services aériens figurant au présent Accord, il sera tenu compte des intérêts des entreprises aériennes de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services offerts par ces dernières entreprises.

Article 10

1. Il est convenu que les services assurés par une entreprise aérienne désignée conformément au présent Accord auront pour objet primordial d'offrir une capacité de transport adaptée aux besoins du trafic entre les deux pays, étant entendu que l'entreprise aérienne désignée pourra effectuer un service aérien international entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et d'autres points sur les routes spécifiées.

2. Les services assurés par les entreprises aériennes qui seront exploités conformément au présent Accord devront s'adapter étroitement aux besoins publics de ces services.

3. Le droit d'embarquer ou de débarquer, dans l'exploitation desdits services en trafic international à destination ou en provenance des pays tiers sur l'un ou l'autre des points de routes spécifiées au tableau de routes, sera exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et sera soumis au principe général que la capacité de transport aérien soit adaptée :

- a. Aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic ;
- b. Aux besoins des services aériens directs, et
- c. Aux besoins du trafic de la région traversée par l'entreprise aérienne, en tenant compte des services locaux et régionaux.

4. Les deux Parties Contractantes reconnaissent que le trafic de cinquième liberté est complémentaire aux besoins du trafic sur les routes entre les territoires des Parties Contractantes et, simultanément, subsidiaire aux exigences du trafic de la troisième et de la quatrième libertés entre le territoire de l'autre Partie Contractante et un pays tiers de la route.

5. En tenant compte de ce qui précède, les deux Parties Contractantes reconnaissent que le développement des services locaux et régionaux constitue un droit légitime de leurs pays respectifs. Elles sont convenues, dès lors, de se consulter périodiquement sur la manière dont les dispositions du présent article seront appliquées par leurs entreprises aériennes désignées en vue de s'assurer que leurs intérêts dans les services locaux et régionaux, ainsi que dans leurs services continentaux, ne souffrent pas de préjudice.

6. Toute rupture de charge justifiable par des raisons d'économie d'exploitation sera admise à chaque escale des routes désignées. Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra être effectuée sur le territoire de l'autre Partie Contractante si elle modifie les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier ou serait incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord.

7. Avant de procéder à quelque augmentation de la capacité offerte sur l'une des routes spécifiées ou de la fréquence du service de celle-ci, les autorités aéronautiques de la Partie Contractante intéressée en donneront connaissance au moins quinze (15) jours d'avance aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Au cas où cette dernière estimerait que ladite augmentation ne se justifie pas en considération du volume du trafic de la route, ou qu'elle causerait un préjudice aux intérêts de l'entreprise aérienne qu'elle a désignée, elle pourra demander, dans un délai de quinze (15) jours, une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation devra commencer dans les trente (30) jours qui suivront la requête et les entreprises désignées auront l'obligation de présenter toute information qui leur sera demandée pour se prononcer sur la nécessité ou la justification de l'augmentation proposée. Si un accord ne peut être obtenu entre les Parties Contractantes dans les nonante (90) jours qui

suivront la date de la demande de consultation, la question sera soumise à l'arbitrage conformément aux dispositions de l'article 13. Entretemps, l'augmentation proposée ne pourra être mise en vigueur.

Article 11

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 aériennes désignées pourront réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (I. A. T. A.). Les tarifs devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quarante-cinq (45) 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.

3. Les tarifs qu'une entreprise aérienne désignée par l'une ou l'autre des Parties Contractantes désire fixer devront indiquer les prix de transport applicables du point de départ au point de destination sur les routes spécifiées, de ces points jusqu'aux points intermédiaires et entre ceux-ci, ainsi qu'aux points au-delà des points désignés comme terminus, à condition qu'il s'agisse du même numéro de vol et du même aéronef.

4. Si les entreprises aériennes 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 13 du présent Accord.

6. Il est entendu que la procédure des paragraphes 4, 5 et du présent paragraphe est applicable uniquement en cas de conflit extrême entre les entreprises aériennes désignées et les autorités aéronautiques respectives. Les autres cas de non-approbation de tarifs, faute d'accomplissement de certaines formalités requises de la part de l'entreprise aérienne désignée qui sollicite l'approbation, ou les cas de modification à des règles d'application interne, pourront toujours être résolus directement entre l'entreprise aérienne désignée et les autorités aéronautiques respectives.

7. 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 13 du présent Accord.

Article 12

1. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment demander l'ouverture de consultations entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes en vue de s'entendre sur l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle aura été reçue la demande présentée par la voie diplomatique. Si une entente intervient au sujet de la modification de l'Accord, cette entente sera confirmée au moyen d'un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications ainsi approuvées seront appliquées provisoirement dès la date de l'échange de notes diplomatiques et entreront en vigueur aussitôt que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

Article 13

1. A l'exception des cas dans lesquels le présent Accord en dispose autrement, tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne peut être résolu au moyen de consultations, sera soumis à un tribunal arbitral composé de trois membres, dont deux seront nommés par chacune des Parties Contractantes et le troisième, d'un commun accord, par les deux premiers membres du tribunal, à la condition que ce troisième membre ne soit pas un ressortissant d'une des Parties Contractantes.

2. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans le délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une des Parties Contractantes aura remis à l'autre Partie Contractante une note diplomatique pour solliciter le règlement d'un différend en recourant à l'arbitrage; le troisième arbitre sera nommé dans les trente (30) jours à partir de l'échéance du délai de soixante (60) jours mentionné ci-dessus.

3. Si, dans le délai fixé, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord au sujet du troisième arbitre, celui-ci sera désigné à cet effet par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à la pratique de cette organisation.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application de cet article. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 14

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

Article 15

Le présent Accord sera modifié pour être mis en harmonie avec les dispositions de toute convention de transport aérien de caractère général et multilatéral qui serait acceptée par les deux Parties Contractantes.

Article 16

Chacune des deux Parties Contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord en s'obligeant à en informer simultanément l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord perdra effet six (6) mois après la date de réception de la notification de dénonciation: A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a reçu communication.

Article 17

Le présent Accord est sujet à ratification. L'échange des instruments de ratification aura lieu à Berne dans le plus bref délai possible.

Article 18

Le présent Accord s'appliquera provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur définitivement à la date de l'échange des instruments de ratification.

Article 19

Sans préjudice de ce qui a été prévu à l'article 16, le présent Accord aura une durée de trois (3) ans à partir de la date de sa signature et sera tacitement renouvelé pour une période de trois (3) ans et ainsi de suite, à moins qu'une des Parties Contractantes ne sollicite sa révision dans les six (6) mois précédant la date de son expiration.

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

Fait en double exemplaire à Mexico, D.F., en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi, le deux juin mil neuf cent soixante-six.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **Fernand Bernoulli**
Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis du Mexique:

(signé) **Antonio Carrillo Flores**
Ministre des affaires
étrangères

TABLEAU DE ROUTES

Section I

L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Mexique aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route spécifiée et de faire des escales régulières aux points fixés dans ce paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent tableau de routes.

Route	Equipement Modèle Capacité	Fréquence hebdomadaire
Points en territoire mexicain — points intermédiaires (1) (4) — Zurich et/ou Genève et/ou Bâle et/ou Berne (2) (3) et points au-delà (1) (4).	DC-8 150	2

Notes:

1. Les droits de cinquième liberté et les droits de «stop-over» vers des points en territoire suisse et de points en territoire suisse ne pourront pas être exercés sur la route précitée.
2. L'entreprise aérienne désignée ne pourra pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés en territoire suisse.
3. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés en territoire suisse.
4. Les points intermédiaires et les points au-delà sur la route spécifiée pourront, à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, être omis sur chacun ou tous les vols.

Section II

L'entreprise aérienne désignée par la Suisse aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route spécifiée et de faire des escales régulières aux points fixés dans ce paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent tableau de routes.

Route	Equipement		Fréquence hebdomadaire
	Modèle	Capacité	
Points en territoire suisse — points intermédiaires (1) (4) — Ciudad de México et/ou Mérida et/ou Acapulco et/ou Guadalajara (2) (3) et points au-delà (1) (4).	DC-8	150	2

Notes:

1. Les droits de cinquième liberté et les droits de «stop-over» vers des points en territoire mexicain et de points en territoire mexicain ne pourront pas être exercés sur la route précitée.
2. L'entreprise aérienne désignée ne pourra pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés en territoire mexicain.
3. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés en territoire mexicain.
4. Les points intermédiaires et les points au-delà sur la route spécifiée pourront, à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, être omis sur chacun ou tous les vols.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 6 septembre 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9543
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1966
Date	
Data	
Seite	268-319
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 215

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.