

FEUILLE FÉDÉRALE

107^e année

Berne, le 24 mars 1955

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 80 francs par an; 16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

6809

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Suisse aux frais du service de la sécurité aérienne sur l'Atlantique du Nord et l'acceptation de l'accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord

(Du 14 mars 1955)

Monsieur le Président et Messieurs,

La navigation aérienne commerciale est inconcevable aujourd'hui sans une organisation étendue du service de la sécurité aérienne sur les mers et les continents. Les tâches de ce service sont en particulier le travail des aides à la navigation, le contrôle du trafic, le service météorologique, le service des communications et le service de recherche et de sauvetage.

Une semblable organisation fut créée au cours de la seconde guerre mondiale, à des fins militaires. Elle servait aux vastes transports aériens organisés entre l'Amérique et les zones d'opérations européennes et africaines. A la fin des hostilités succéda une diminution du volume des transports militaires. Mais ce fut aussi le commencement du trafic aérien civil régulier au-dessus de l'Atlantique. Le problème qui se posa fut de conserver l'organisation et les installations du service de la sécurité aérienne de l'Atlantique du Nord et de les transformer en un instrument de l'aviation civile.

I. LES DIVERS ACCORDS CONCLUS

Chaque Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale est tenu d'assurer, dans la mesure du possible, l'équipement et l'organisation de la sécurité aérienne sur son territoire. Mais si l'on excepte les eaux côtières, l'Atlantique n'est placé sous la souveraineté d'aucun Etat, de sorte qu'il n'est pas possible de mettre les frais du service de la

sécurité aérienne de l'Atlantique à la charge des seuls Etats riverains. C'est impossible encore pour une autre raison : ces Etats n'ont pas toujours besoin pour eux-mêmes des équipements de sécurité aérienne indispensables au trafic transatlantique. Plusieurs d'entre eux ne tirent du reste que de médiocres avantages économiques du trafic transatlantique. Quand des avions volant de continent à continent atterrissent en Irlande, en Islande, au Groenland, au Labrador, à Terre-Neuve, aux Bermudes et aux Açores, les atterrissages sont de caractère presque uniquement technique, et seul le rayon d'action encore restreint des avions à pleine charge les rend indispensables.

Pour tenir compte de ces faits, plusieurs accords internationaux furent conclus au sujet du service de la sécurité aérienne de l'Atlantique du Nord, les frais des différents services étant répartis entre les Etats participant au trafic transatlantique. Voici ces accords :

1. L'accord entre le gouvernement danois et le conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile concernant certaines unités du service de la sécurité aérienne au Groenland et aux Iles Fär Oer. Cet accord est entré en vigueur en 1949 et règle en particulier :
 - le service météorologique et le service des communications au Groenland ;
 - la chaîne des émetteurs Loran aux Iles Fär Oer.
2. L'accord entre le gouvernement islandais et le conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile concernant le service de la sécurité aérienne en Islande. Cet accord est entré en vigueur en 1948 et règle en particulier :
 - le service météorologique et le service des communications ;
 - le contrôle de la circulation.
3. L'accord concernant les stations météorologiques de l'Atlantique du Nord, adapté au fur et à mesure à l'évolution de la situation par des conférences successives. On peut décrire les diverses étapes parcourues par cet accord de la façon suivante :
 - a. Lors d'une première conférence tenue à Londres en 1946, les Etats principalement intéressés convinrent de participer aux frais des stations météorologiques selon une clef de répartition déterminée. La Belgique, le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède adhèrent à cet accord.
 - b. Lors d'une seconde conférence tenue à Londres en 1949, le Danemark, le Mexique et le Portugal s'associèrent aux Etats précédemment nommés pour participer aux frais des stations, tandis que l'Irlande se retirait.

- c. Une troisième conférence tenue à Brighton en 1953 réunit tous les Etats précédemment nommés, y compris l'Irlande, et en outre l'Islande, Israël, l'Italie, l'Espagne et le Vénézuéla. Mais cette conférence ne fut pas à même de pousser la discussion de certaines questions jusqu'à une conclusion. Elle ne permit donc pas de signer un nouvel accord. Les Etats-Unis d'Amérique dénoncèrent alors l'accord en vigueur, ce qui hâta la convocation d'une nouvelle conférence destinée à donner au partage des frais une nouvelle base contractuelle.
- d. Un nouvel accord fut discuté et signé à Paris lors d'une conférence qui eut lieu du 9 au 25 février 1954. Etats signataires: Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède et Suisse. Jusqu'ici, l'accord a été accepté par le Canada, les Pays-Bas, la Suède et les Etats-Unis d'Amérique.

Cet accord détermine les tâches techniques des stations océaniques et fixe la position ainsi que la relève des navires affectés aux stations (art. I, VI, VII, annexe I et II). En outre, il contient des dispositions relatives au changement de positions des stations océaniques (art. II). Outre les principes énoncés sous le titre V du présent message, l'accord décrit les obligations matérielles et financières de chacun des Etats participant au trafic aérien transatlantique. Les articles XVI et XVII posent les conditions d'acceptation de l'accord et celles qui concernent l'adhésion ultérieure des Etats non signataires. L'article XIII fixe la procédure à suivre dans le cas où un gouvernement contractant manque à ses obligations découlant de l'accord. Les articles XVIII, XIX et XX ont trait à la durée de validité de l'accord, à sa reconduction et la dénonciation. Les articles IV et X statuent l'obligation pour les Etats contractants de fournir des renseignements à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Toutes les autres dispositions ont trait à des questions de peu d'importance, comme par exemple la contribution de l'Irlande aux frais d'exploitation des stations océaniques (art. V), le droit des gouvernements contractants de répartir entre eux les obligations découlant de l'accord (art. XI), le règlement des différends (art. XV), etc.

II. LES TÂCHES DES STATIONS OCÉANIQUES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

Les tâches que doivent accomplir les stations océaniques flottantes (navires météorologiques) sont, dans l'ordre d'importance, les suivantes:

- observations et mesures météorologiques,

- aide à la navigation,
- service des communications,
- recherche et sauvetage, mais si une action de recherche et de sauvetage est en cours, elle a naturellement la priorité.

1. Observations et mesures météorologiques

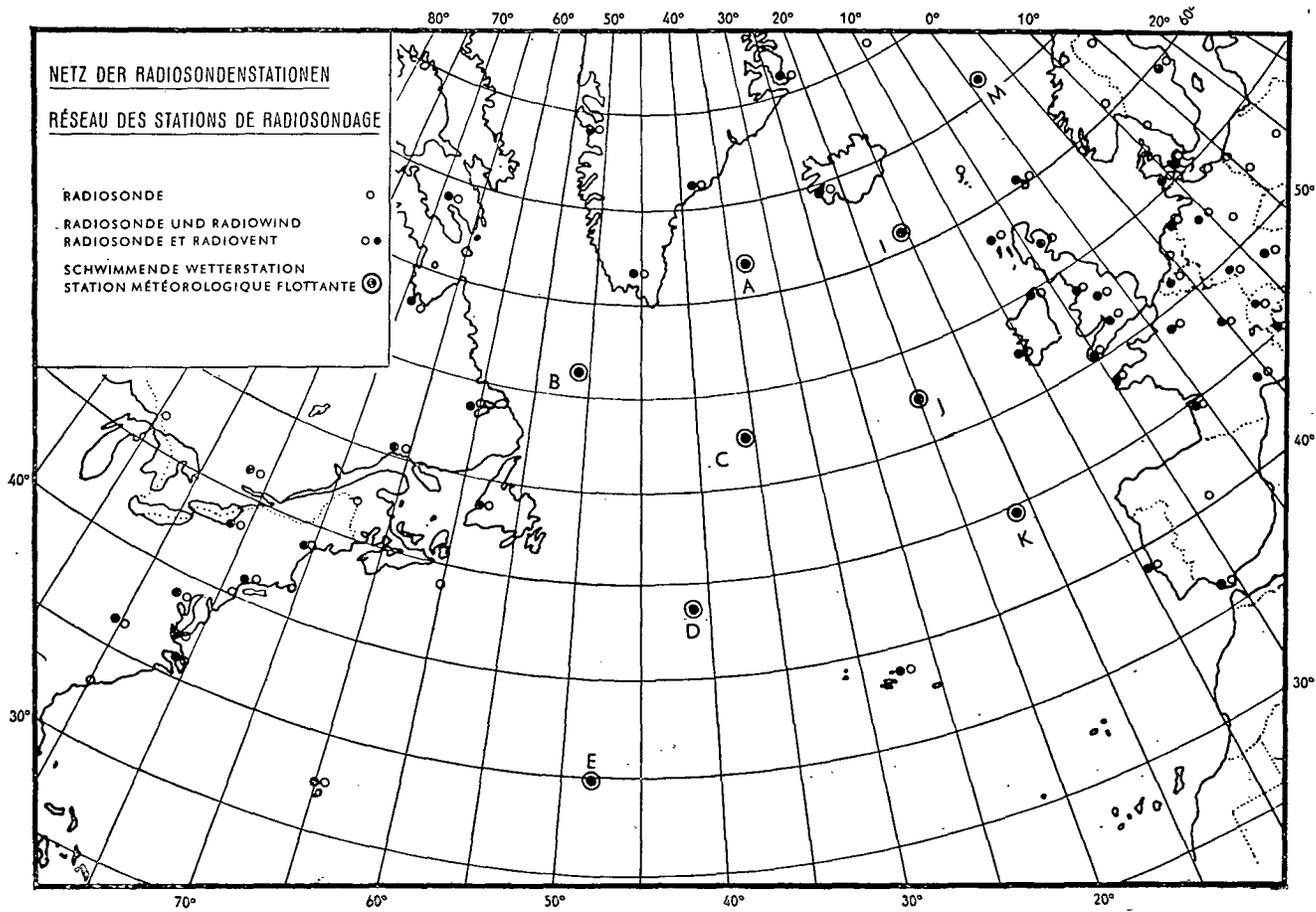
L'Atlantique du Nord est situé dans la zone des vents dominants d'ouest, dont les limites extrêmes sont les parallèles de 30° et 60° de latitude nord. Cette zone est caractérisée par une grande instabilité de la situation météorologique. Cette instabilité complique beaucoup le travail des services chargés d'établir d'une part les prévisions de route des avions transatlantiques, et d'autre part les prévisions relatives aux aéroports où les avions font escale.

Sur les continents, il existe à ces mêmes latitudes un réseau très dense de stations météorologiques qui permettent de suivre avec toute l'exactitude désirable l'évolution de la situation météorologique, malgré cette grande instabilité. Mais il n'en est pas de même sur l'Océan. Ici, on ne dispose plus que des renseignements donnés par des stations insulaires et des navires marchands. Mais ceux-ci ne s'écartant guère de parcours bien déterminés, et étant d'ailleurs répartis de façon très variable le long de ces parcours, on manque d'observations sur de vastes régions où se déroule cependant un trafic aérien intense et où, de plus, se développent dans leur majorité les situations météorologiques qui intéressent le continent européen.

Il en résulte la nécessité de combler ces lacunes en établissant sur l'Atlantique du Nord un réseau fixe d'observations météorologiques à l'aide de bateaux spécialement affectés à cet usage.

Les transports aériens en masse de matériel et de personnel entre l'Amérique et l'Europe et l'Afrique avaient conduit à la fin de la guerre à la mise en place d'un réseau de 26 navires-stations d'observation. Ce fut l'outillage dont disposèrent les transports aériens transatlantiques lors du retour massif en Amérique de personnel et de matériel une fois les hostilités terminées. C'est en bonne partie grâce à cette organisation que ces transports purent se dérouler pour ainsi dire sans aucune perte.

L'accord de 1946 sur les stations météorologiques de l'Atlantique du Nord, mentionné plus haut, se rapporte à 13 stations. Ce nombre a ensuite été ramené à 10. En raison du manque de bateaux disponibles, la conférence de 1954 à Paris l'a encore ramené à 9. Les experts météorologiques considèrent que ce nombre représente, dans l'état actuel de la science et de la technique, tant météorologiques qu'aéronautiques, un minimum au-dessous duquel il serait dangereux de descendre. En outre, notons que, compte tenu des relèves nécessaires, il faut 21 navires au total pour exploiter 9 stations.



La carte des stations procédant à des sondages aérologiques donne une image des positions géographiques attribuées aux navires météorologiques. On constate en même temps combien grande est leur dispersion, en comparaison de la densité des stations continentales.

Les observations que doivent effectuer les navires météorologiques peuvent être classées en trois groupes principaux :

a. Observations synoptiques en surface

Ces observations sont destinées à servir au dessin des cartes du temps en surface. Elles sont à peu de chose près identiques à celles qu'effectuent simultanément toutes les autres stations du réseau synoptique mondial. Elles ont lieu huit fois par jour à des heures fixes.

b. Observations en altitude

Ces observations comprennent :

- la mesure du vent en altitude, qui doit être effectuée quatre fois par jour à l'aide de ballons dont la trajectoire est suivie par radar ou par théodolites ;
- la mesure de la pression, de la température et de l'humidité aux différentes altitudes à l'aide de radiosondes. Ces mesures ont lieu au moins deux fois par jour, si possible quatre fois. En règle générale, chaque radiosondage sert en même temps à la mesure du vent en altitude.

c. Observations spéciales

Elles ont lieu par exemple si l'on constate des changements importants de la situation météorologique entre les heures des observations régulières, ou s'il est nécessaire de renseigner spécialement un avion qui doit effectuer un amérissage forcé.

Il n'est certainement pas inutile d'exposer brièvement l'utilité de toutes ces observations et les raisons pour lesquelles il faut qu'elles soient faites par des stations dont l'emplacement est permanent et spécialement choisi.

La météorologie moderne a amélioré les résultats des prévisions par une analyse tridimensionnelle des phénomènes météorologiques. Ceci suppose qu'à la carte en surface s'ajoute l'analyse de cartes établies pour certains niveaux en altitude. Le dessin des cartes d'altitude est rendu possible par l'évaluation des radiosondages, complétée par les mesures de vent en altitude. Une carte d'altitude reproduit la topographie d'une surface isobarique déterminée et les courbes isothermes sur cette surface. Or de cette topographie dépend la circulation de l'air, autrement dit le vent, au niveau considéré. C'est pour cela que l'étude des cartes d'altitude est d'importance si décisive pour le trafic aérien au-dessus de l'Atlantique. Elle détermine le choix de la route à suivre et de l'altitude de vol la plus

favorable. Du point de vue économique, il est avantageux de rechercher quel est le parcours qui permet de traverser l'Océan dans le minimum de temps. A cet effet, il faut pouvoir déterminer tout d'abord, à l'aide des cartes d'altitude, le trajet et le niveau de vol où la somme des composantes de vent contraire est minimum et, le cas échéant, où la somme des composantes de vent de dos est maximum. Lorsque l'on considère que l'heure de vol d'un quadrimoteur au long cours revient à environ 2500 francs, l'on comprend l'importance qu'il y a à tirer le maximum de parti des données météorologiques pour réduire le temps de vol.

Les cartes d'altitude, malgré les inexactitudes qui les affectent encore, surtout à cause des grandes distances entre les navires météorologiques, permettent néanmoins d'établir des plans de vol avec une précision toujours plus grande. Or c'est de cette précision que dépend la réserve de carburants emportée par les avions. On compte comme réserve trois heures de vol en plus du temps nécessaire à la traversée. Si l'on ne disposait pas des cartes d'altitude, l'incertitude au sujet des vents obligerait à prévoir une réserve plus grande, ce qui, pour chaque heure de réserve supplémentaire, correspondait à une diminution de charge utile de 500 à 600 kilos.

Au cours de ces dernières années, on a découvert l'existence de zones de vent d'ouest extrêmement fort en altitude. On appelle ces zones des chasses d'air (*jet streams*). Elles sont situées entre 5000 et 12 000 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elles possèdent un centre situé vers 9000 ou 10 000 mètres, et où la vitesse du vent peut atteindre jusqu'à 500 km/h. La section de ce noyau central est d'une largeur moyenne de 100 à 200 kilomètres. La vitesse du vent décroît à mesure qu'on s'éloigne de ce centre, latéralement ou verticalement, et les lois de cette décroissance font en ce moment l'objet de recherches scientifiques. Les chasses d'air peuvent s'étendre sur des distances de 1000 à 2000 kilomètres. On conçoit leur importance énorme pour l'économie de vol de tous les avions, et plus encore des futurs avions à réaction, dont l'altitude de vol sera justement celle des centres de chasses d'air. Suivant que les avions traversent l'Atlantique dans un sens ou dans l'autre, et sur des distances de l'ordre de grandeur des deux tiers de la traversée, leur vitesse de croisière peut être accrue de 50 à 60 pour cent (direction ouest-est), ou au contraire être abaissée dans une proportion dangereuse (direction est-ouest).

Même pour les avions à moteurs à pistons, qui volent normalement entre 5000 et 7000 mètres d'altitude, il peut être très important de préciser la position des chasses d'air. Car à cette altitude, il n'est en effet pas rare qu'on puisse encore, pour la traversée ouest-est, profiter d'un vent de dos dépassant 200 km/h, si l'on vole dans la partie inférieure de la chasse d'air.

Or la détermination des chasses d'air et de leur étendue dépend aujourd'hui encore presque exclusivement des radiosondages effectués par les navires météorologiques.

Nous avons déjà relevé que la qualité des prévisions était notablement améliorée par l'analyse des cartes d'altitude. Cela a aussi une énorme importance pour la sécurité et l'économie des transports aériens lorsqu'il s'agit des prévisions relatives au temps qu'il fera sur les aéroports. En particulier dans le trafic transatlantique, il est indispensable de disposer de bonnes prévisions pour les aéroports situés au voisinage des côtes et sur les îles de l'Atlantique. La réserve d'essence emportée par les avions dépend de la qualité de ces prévisions. Si, par suite d'une prévision fautive ou trop optimiste, un avion ne peut se rendre à la destination prévue, il faut qu'il puisse atteindre un autre aéroport (aéroport de dégagement). Encore faut-il que les prévisions relatives aux aéroports de dégagement soient elles-mêmes suffisamment sûres et suffisamment favorables.

Il peut arriver qu'un avion doive faire demi-tour et revenir à son point de départ, après avoir parcouru une certaine partie de sa traversée, si les prévisions nouvelles relatives aux aéroports de destination ou de dégagement font douter que le vol puisse être terminé avec une sécurité suffisante. Il en résulte une dépense inutile en heures de vol. Grâce à l'amélioration des prévisions concernant les aéroports de destination, ces cas sont devenus plutôt rares.

C'est souvent aussi sur les prévisions pour les aéroports que doit se fonder le choix d'un trajet. Si les prévisions laissent entendre, par exemple, que les aéroports des Îles britanniques seront inutilisables pendant une certaine durée, un avion partant de Suisse devra, le cas échéant, faire un détour par l'Islande ou par les Açores. Un détour par les Açores, en passant ensuite par Gander, représente un supplément de route d'environ 1000 kilomètres. Il va donc de soi que les exploitants de lignes aériennes doivent être en mesure de ne prendre des décisions d'une telle portée que sur la base de prévisions aussi exactes que possible.

Les bateaux météorologiques permettent d'améliorer la sécurité des prévisions non seulement en rendant possible de dessiner des cartes d'altitude concernant l'Atlantique, mais aussi en jouant pour les côtes européennes le rôle de vigies qui, peut-on dire, « voient venir » le temps de l'ouest, puisque c'est de l'ouest à l'est que se déplacent les perturbations météorologiques.

On peut donc, en se fondant sur les diverses considérations qui précèdent, affirmer que les informations provenant des bateaux météorologiques aident dans une large mesure à améliorer le rendement et la sécurité des lignes aériennes transatlantiques.

Bien entendu, on s'est demandé, surtout en raison des frais élevés qu'entraîne l'exploitation des navires météorologiques, si l'on ne pourrait pas obtenir les mêmes informations par d'autres moyens, à savoir en recourant davantage aux navires marchands et en utilisant mieux les

rapports de vol des équipages d'avions. Mais les experts présents à la conférence de Paris ont reconnu que c'était impossible.

Les navires marchands ne sont pas répartis assez régulièrement sur l'Atlantique, et il serait exclu d'exiger qu'ils aient à bord le personnel spécialisé nécessaire. En outre, ils ne disposent pas non plus des instruments de mesure météorologiques nécessaires. D'autre part, il y a un très grand avantage à ce que les observations soient effectuées à partir de postes fixes, de façon qu'on puisse comparer entre elles les observations elles-mêmes et les différentes cartes météorologiques.

Quant aux avions, leurs traversées ont lieu presque toujours la nuit, et sensiblement le long des mêmes parcours, à des altitudes rarement supérieures à 7000 mètres ou inférieures à 3000 mètres. Etant donné d'autre part les résultats souvent peu cohérents de leurs observations, ils ne sauraient remplacer le réseau des bateaux météorologiques, même s'ils peuvent fournir un complément très utile d'information.

2. Aide à la navigation

La navigation des avions transatlantiques est effectuée par différentes méthodes sur lesquelles nous reviendrons au cours de cet exposé. Il s'agit principalement de la navigation astronomique, de l'utilisation des systèmes radioélectriques à longue portée (procédés LORAN et CONSOL) et de la navigation altimétrique. Ces procédés se complètent entre eux. Mais dans bien des cas, il est utile de leur ajouter un nouveau complément, voire de vérifier leurs résultats, en recourant aux renseignements donnés par les bateaux météorologiques. Cette possibilité est donnée grâce aux stations océaniques flottantes J et C. Ces deux bateaux sont situés à proximité de l'arc de grand cercle reliant Shannon et Gander, et qui est géométriquement le trajet le plus court entre ces deux principales têtes des lignes transatlantiques, et que suivent la plupart des avions. Ces deux stations sont équipées de radiophares, ce qui permet aux équipages des avions de procéder eux-mêmes à des relevements radiogoniométriques. Les équipages peuvent aussi demander aux bateaux météorologiques des relevés radar de leur position. Remarquons toutefois que ces aides à la navigation sont de portée limitée. Dans les cas les plus favorables, la distance à laquelle elles sont efficaces ne dépasse guère l'ordre de grandeur de 150 kilomètres.

Ces possibilités n'en sont pas moins très appréciées, surtout si les circonstances ne permettent pas d'arriver avec les autres procédés au degré de précision nécessaire. En tout cas, l'aide des stations météorologiques offre une vérification supplémentaire de l'exactitude de la navigation des avions.

3. Service des communications

En premier lieu, le service des communications des stations océaniques flottantes sert à transmettre aux stations terrestres les valeurs observées, qui seront ensuite communiquées aux autres centres météorologiques intéressés, en vue de leur interprétation scientifique.

Les stations océaniques flottantes assurent une veille constante sur les fréquences usuelles attribuées aux télécommunications aéronautiques en radiotélégraphie et radiotéléphonie ainsi que sur les fréquences de détresse. Ils sont ainsi en mesure de servir de relais entre les avions et les centres côtiers de contrôle du trafic, chaque fois que le contact direct n'est plus possible. Cela est particulièrement utile pour les messages transmis en radiotéléphonie, dont la transmission à grande distance est plus difficile qu'en télégraphie.

Etant donné que les équipages des avions sont tenus, à des fins de contrôle du trafic, de transmettre régulièrement des messages de position, et que les centres de contrôle du trafic doivent d'autre part communiquer aux équipages les avis d'aggravation météorologique, les avis et instructions urgentes aux navigateurs aériens, on voit qu'ici encore les navires météorologiques sont précieux et apportent une contribution importante à la sécurité aérienne.

4. Service de recherches et de sauvetage

Ce service n'entre heureusement en fonction que très rarement. Il n'en nécessite pas moins la présence à bord d'un matériel de signalisation et de sauvetage toujours en parfait état de fonctionnement, et d'équipages particulièrement bien entraînés à s'en servir. Ce service a déjà sauvé à diverses reprises des vies humaines dans l'Atlantique.

III. LES AIDES A LA NAVIGATION SUR L'ATLANTIQUE DU NORD

Comme nous l'avons déjà mentionné, la navigation aérienne sur l'Atlantique se sert conjointement de différents procédés auxquels on a recours selon les circonstances. En général, on cherche à en combiner l'utilisation de manière que les résultats obtenus se contrôlent mutuellement. Mais il arrive assez souvent qu'on soit placé dans des circonstances où l'un ou l'autre de ces procédés n'est pas applicable. Enumérons ces aides à la navigation :

- La radiogoniométrie, qui n'est utilisable qu'au voisinage des stations côtières ou flottantes, c'est-à-dire à une distance de l'ordre de grandeur de 150 à 200 kilomètres au maximum.

- La navigation astronomique, procédé le plus ancien de tous, applicable lorsque le ciel n'est pas couvert. De jour, ses possibilités sont limitées.
- Le système de navigation à longue distance Consol, qui est un procédé radioélectrique. Il dispose de cinq stations émettrices, toutes situées en Europe, et couvre la partie est de l'Atlantique du Nord.
- Le système LORAN est également un procédé radioélectrique pour les longues distances. Il couvre tout l'Atlantique du Nord. Il est donc le principal auxiliaire de la navigation astronomique et est souvent utilisé. Cependant, dans les cas de fortes perturbations électriques de l'atmosphère, il devient inapplicable.
- La navigation altimétrique consiste à déterminer la dérive de l'avion en se servant de la comparaison de l'altimètre anéroïde et de l'altimètre radar. Ce procédé est un complément utile des autres. Employé seul, il ne permettrait pas de déterminer la position d'un avion.

Aujourd'hui, c'est donc le système LORAN qui joue le rôle fondamental comme aide radioélectrique à la navigation sur l'Atlantique du Nord. Pour que le domaine atlantique entier soit couvert, il a fallu installer des émetteurs en Islande, au Groenland et aux Iles Fär Oer. Ces pays, qui n'ont nullement besoin de ces émetteurs pour leur propre usage, ne peuvent être tenus de supporter les frais de leur installation et de leur exploitation permanente. C'est la couverture de ces frais qui a fait l'objet des deux accords mentionnés sous le titre I, chiffre 1 et 2, avec le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette organisation les répartit ensuite entre les Etats dont les entreprises de transports aériens exploitent des lignes traversant l'Atlantique, au pro rata de la part de chaque entreprise au trafic total.

IV. LA SUISSE ET LES ACCORDS INTERNATIONAUX

Après que la Swissair se fut associée au trafic sur l'Atlantique du Nord, l'Organisation de l'aviation civile internationale s'adressa à l'office fédéral de l'air pour demander que la Suisse participe aux frais du service international de la sécurité aérienne, comme les autres Etats dont les lignes de navigation aérienne traversent l'Atlantique.

Du côté suisse, on crut d'abord pouvoir s'abstenir d'adhérer aux accords. Ce n'est qu'après avoir hésité un certain temps qu'on se décida au paiement d'une somme forfaitaire. Mais celle-ci ne correspondait pas tout à fait à la part proportionnelle que la Swissair prend au survol de l'Atlantique. Cette attitude réservée s'expliquait, du côté suisse, par le caractère d'essai qu'on attribuait encore aux vols de la Swissair. La répartition du forfait entre les fonds constitués par les accords énumérés à notre chapitre I fut abandonnée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans ces conditions, la Suisse a payé les montants suivants:

- En 1950: 200 000 fr. — (forfait pour les années 1947, 1948, 1949)
 En 1951: 182 742 fr. — (pour 1950)
 En 1952: 235 586 fr. 20 (pour 1951)
 En 1953: 253 902 fr. 62 (pour 1952)

Ces contributions ont été réparties comme suit:

	1951 Fr.	1952 Fr.	1953 Fr.
Stations météorologiques flottantes	121 081.—	121 081.—	121 081.—
Stations de la sécurité aérienne de l'Islande et du Groenland. . .	61 661.—	114 505.20	132 821.65
	<u>182 742.—</u>	<u>235 586.20</u>	<u>253 902.65</u>

Au cours des années successives, la Swissair a effectué les nombres suivants de vols au-dessus de l'Atlantique:

1947: 12, 1948: 32, 1949: 126, 1950: 211, 1951: 236, 1952: 314 et 1953: 428.

Elle a donc contribué en moyenne, par vol, dans la mesure suivante aux frais du service de la sécurité aérienne sur l'Atlantique du Nord:

1947, 1948 et 1949: 200 000 francs : 170 = 1175 francs par vol,
 1950 : 182 742 francs : 211 = 867 francs par vol,
 1951 : 235 586 francs : 236 = 997 francs par vol,
 1952 : 253 903 francs : 314 = 808 francs par vol.

L'évolution du trafic sur la ligne Suisse-New York-Suisse montre que, déjà en 1949, le stade des essais commençait d'être dépassé.

V. LE NOUVEL ACCORD SUR LES STATIONS OCÉANIQUES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

En février 1954, le Conseil fédéral se fit représenter à la quatrième conférence sur les stations aéronautiques de l'Atlantique du Nord à Paris par une délégation suisse autorisée à signer un nouvel accord, sous réserve d'acceptation de la Suisse.

Lors de l'élaboration de ce nouvel accord, le nombre des stations fut ramené de 10 à 9, comme nous l'avons déjà vu. Il fut reconnu que leur exploitation devait être réglée sur la base d'une collaboration internationale. L'accord posa en principe que les frais d'exploitation des bateaux météorologiques devraient être répartis suivant le nombre des traversées de l'Atlantique effectuées par les avions des divers Etats. On a estimé en outre qu'il serait équitable de prendre en considération, dans une certaine mesure,

les autres avantages que tirent les services météorologiques généraux du réseau des bateaux.

Bien qu'il ne s'agisse pas là de valeurs qu'on puisse établir par des calculs précis, les experts ont estimé convenable qu'on admette que les travaux effectués par les bateaux météorologiques servent dans la proportion de 80 pour cent au trafic aérien transatlantique, et pour 20 pour cent aux services météorologiques généraux.

La répartition des 80 pour cent relatifs aux avantages aéronautiques s'est effectuée proportionnellement au nombre de traversées en 1953 par les avions des différents Etats. La proportion des traversées d'avions suisses étant de 2,72 pour cent pour l'année considérée, la Suisse aurait donc à verser une contribution de 2,18 pour cent (soit 2,72% de 80%).

La part de 20 pour cent des avantages du réseau flottant non attribuables au trafic aérien transatlantique a été répartie à raison de 25 pour cent à la charge de l'Amérique du Nord, et 75 pour cent à l'Europe. Cette répartition provient du fait que la situation météorologique est conditionnée par le déplacement des masses d'air. Or le déplacement le plus fréquent entre les latitudes de 30° et 60° nord a lieu, nous l'avons déjà mentionné, de l'ouest à l'est, c'est-à-dire du continent américain vers l'Europe. Les observations météorologiques sur l'Atlantique ont donc beaucoup plus d'importance pour le continent européen que pour l'Amérique du Nord.

Pour la répartition subséquente des frais entre les différents Etats, on a tenu compte autant que possible de la situation géographique. Il va de soi que là aussi un certain empirisme intervient. Les avantages dont bénéficie la Suisse dans ce domaine ont été évalués à 4,27 pour cent, soit 0,85 pour cent du coût des services (4,27% de 20%).

La somme des avantages que retire la Suisse de l'existence du réseau des bateaux météorologiques et qui ont été pris en considération pour fixer sa part des dépenses totales est ainsi de 3,03 pour cent (soit 2,18% pour les vols sur l'Atlantique et 0,85% pour les avantages généraux).

La répartition entre l'Europe et l'Amérique se monte à 56,9 pour cent pour l'Europe et 43,1 pour cent pour l'Amérique. Les Etats-Unis d'Amérique ayant offert, avec la collaboration du Canada, d'exploiter 11 bateaux sur 21 à titre de contribution américaine, le travail de la conférence s'en est trouvé grandement facilité, et l'on doit reconnaître que les contributions des pays européens s'en sont trouvées abaissées. En effet, comptée en unités-bateaux, la part de l'Amérique serait de 9,05 et non de 11; d'autre part, les stations exploitées par l'Amérique le sont à l'aide de bateaux plus grands, dont les frais d'exploitation sont de 2 à 5 fois plus élevés que ceux des bateaux européens.

Cette offre fut naturellement acceptée par la conférence. Il restait à fixer les contributions des Etats européens aux frais d'exploitation de 10 bateaux. La part de la Suisse a été évaluée à 0,54 unité-bateau.

D'après l'article I de l'accord, l'exploitation des navires météorologiques a lieu d'après le tableau de distribution suivant :

- Sont mis à disposition pour les 4 stations occidentales:
 - 10 bateaux par les Etats-Unis d'Amérique,
 - 1 bateau par le Canada (d'après un arrangement spécial entre le Canada et les Etats-Unis, ce sont ces derniers qui fournissent aussi ce bateau; le Canada se charge en échange d'un bateau du Pacifique).

- Sont mis à disposition pour les 5 stations orientales:
 - 2 bateaux en commun par la Norvège et la Suède,
 - 4 bateaux par la Grande-Bretagne,
 - 2 bateaux par la France,
 - 2 bateaux par les Pays-Bas.

La conférence a admis pour les frais d'exploitation d'un bateau une valeur moyenne. Mais comme certains Etats, parmi lesquels il faut compter la Suisse, ne mettent pas eux-mêmes à disposition de bateaux météorologiques, leur contribution doit être versée en argent, conformément à l'article III, chiffre 1, de l'accord. D'après le chiffre 2 du même article III, ces versements en argent sont répartis entre les Etats qui, compte tenu du nombre de leurs vols transatlantiques, accomplissent, par l'entretien de leurs bateaux météorologiques, des prestations dépassant la mesure de leurs obligations.

Cette solution donne à la répartition des frais un fondement clair et semble exclure toute discussion ultérieure due aux différences de coût effectif de l'exploitation des différents bateaux.

Plusieurs Etats se sont, à la conférence, placés dans des circonstances particulières :

Israël releva que le trafic de l'année 1953 ne pouvait, en ce qui concerne cet Etat, servir de fondement à l'accord, car il s'agissait d'une année exceptionnelle, où les traversées de l'Atlantique du Nord par les avions de son entreprise nationale avaient été plus particulièrement nombreuses. Il fut également fait état de la situation économique difficile d'Israël. La conférence a tenu compte de ces circonstances.

L'Espagne n'a pas signé l'accord; elle a relevé que son entreprise de transports aériens parcourt la route sud de l'Atlantique et ne retire de ce fait aucun avantage de l'existence des stations météorologiques.

L'Islande ne put, elle non plus, se décider à signer l'accord. A la fin de la conférence, elle offrit de participer aux frais en versant 1000 livres sterling pour l'année 1954 et 3000 livres sterling pour chaque année suivante pendant toute la durée de validité de l'accord.

Le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale a été prié par la conférence d'entrer en pourparlers avec les gouvernements des Etats précités. On espère pouvoir les décider ainsi à assumer néanmoins la part de frais qui leur incombe. Des paiements ultérieurs de ces Etats seront, au sens de l'article III, chiffre 3, de l'accord, inscrits au pro rata au crédit des autres participants.

L'Irlande contribue aux frais des stations flottantes par un versement annuel de 1000 livres sterling, quoique l'entreprise nationale de cet Etat ne participe pas aux vols au-dessus de l'Atlantique du Nord.

Ces faits dûment considérés, la conférence a été en mesure de fixer la part des divers Etats. Les frais annuels qui incombent à la Suisse d'après l'accord sont de 45 807 livres sterling, soit à peu près 561 140 francs. La part de frais pour les services météorologiques généraux est comprise dans cette somme. Elle se monte à $\frac{45\,807 \times 0,85}{3,03} = 12\,850 \text{ £} = 157\,400 \text{ francs}$.

Pour l'année 1954, les frais totaux du service de la sécurité aérienne de l'Atlantique du Nord sont pour la Suisse:

	Dollars américains
— Sécurité aérienne en Islande	12 886.71
Sécurité aérienne au Groenland et aux Iles Fär Oer .	21 697.29
— Stations flottantes de l'Atlantique du Nord	
Premier semestre 1954	14 112.—
Deuxième semestre 1954	64 129.80
	<u>112 825.80</u>
Solde à déduire:	
— Sécurité aérienne en Islande 1952.	1288.18
Sécurité aérienne en Islande et au Groenland (frais généraux)	461.19
Sécurité aérienne en Islande 1951.	796.04
Sécurité aérienne au Groenland et aux Iles Fär Oer	396.95
Virement Islande/Groenland 1951 et 1952 . .	43.— 2 985.36
	<u>US \$ 109 840.44</u>
	<u>ou Fr. 472 350.—</u>

Les frais qui en résultent pour 1953 pour chaque vol transatlantique de la Swissair sont donc de 472 350 francs : $428 = 1104$ francs par vol.

Il n'est pas possible d'établir d'emblée un budget pour 1955. Le montant absolu de la contribution aux bateaux météorologiques est sans doute connu aux termes de l'accord puisqu'il se fonde sur le nombre des traversées de la Swissair en 1953. En revanche, la contribution pour 1955 aux services en Islande et au Groenland est encore indéterminée, car elle dépend du nombre des traversées effectuées en 1954. Il ne suffit pas de savoir combien la Swissair a fait en 1954 de traversées de plus qu'en 1953, mais il faut encore connaître la statistique du trafic des autres entreprises, qui manque jusqu'ici. Comme le nombre absolu des vols atlantiques augmente non seulement à la Swissair, mais aussi chez les autres exploitants, l'accroissement du trafic de la Swissair ne suffit pas à prévoir la part de frais incombant à la Suisse en 1955. On peut cependant l'évaluer sommairement à 800 000 ou 900 000 francs, soit de 1264 à 1422 francs par vol, si la Swissair effectue 633 traversées de l'Atlantique.

VI. COUVERTURE DES FRAIS

Les trois accords en question, concernant le service de la sécurité aérienne de l'Atlantique du Nord, sont des traités internationaux et non pas des conventions de droit privé. C'est donc aussi l'affaire de la Confédération de prendre les dispositions qui résultent de la participation de la Suisse aux frais de l'organisation de la sécurité aérienne selon les dispositions de ces accords.

Nous avons relevé que la convention relative à l'aviation civile internationale oblige les Etats membres à pourvoir eux-mêmes sur leur propre territoire aux services de sécurité aérienne et à en assumer les frais. Mais sur l'étendue de l'Atlantique du Nord, qui n'est soumise à la souveraineté d'aucun Etat, ce principe est inapplicable. Or il ne serait pas équitable de mettre à la charge des Etats riverains la totalité des frais des navires météorologiques et des autres installations qui n'ont avec le territoire de ces Etats que des rapports fortuits, d'ordre technique et géographique, sans que ces Etats eux-mêmes en tirent de notables avantages. C'est bien pourquoi les trois accords dont nous parlons ont été conclus en supplément de la convention relative à l'aviation civile internationale.

L'Organisation de l'aviation civile internationale et les Etats signataires de l'accord du 25 février 1954 sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord s'attendent à une participation raisonnable de la Suisse aux frais du service de la sécurité aérienne. Cette attente se fonde sur le fait qu'une ligne aérienne suisse traverse régulièrement l'Atlantique du Nord et fait usage des services existants de sécurité aérienne. Il y a un rapport direct entre le recours à ces services par des avions suisses et l'appel qui est fait à la participation de la Suisse. Les clefs de répartition que postulent les différents accords déterminent de façon juste et irréfutable les frais en proportion du nombre des vols transatlantiques.

On peut se demander si les frais doivent être en tout ou en partie mis à la charge des tiers qui tirent un parti prépondérant de l'existence du trafic aérien transatlantique. Dans tous les Etats étrangers qui participent en concurrence avec la Suisse aux transports aériens entre l'Europe et l'Amérique, les mesures de sécurité exigées par le trafic aérien au-dessus de la mer sont considérées comme une tâche de l'Etat. Partout, celui-ci en supporte les frais, et l'on ne connaît en particulier nul cas où les dépenses auraient été mises à la charge des entreprises de transports aériens ou des exploitants des aéroports. Dans ces conditions, la Suisse, elle non plus, ne peut aboutir à aucun autre règlement interne de cette question, à moins qu'elle ne veuille expressément mettre à la charge de la Swissair des dépenses qu'aucune entreprise étrangère ne doit supporter.

L'accord du 25 février 1954 concernant les stations océaniques de l'Atlantique du Nord ne peut régler que la situation actuelle. Il ne pouvait donc avoir le caractère d'un traité international à long terme. Sa validité expire le 30 juin 1956, sauf reconduction tacite d'année en année. L'arrêté fédéral concernant l'acceptation de cet accord, arrêté dont nous vous soumettons le projet en annexe au présent message, n'est par conséquent pas soumis au referendum.

Nous fondant sur les explications qui précèdent, nous avons l'honneur de vous prier d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-annexé.

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

Berne, le 14 mars 1955.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Max Petitpierre

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

10543

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**la participation de la Suisse aux frais du service
de la sécurité aérienne de l'Atlantique du Nord et l'acceptation
de l'accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 14 mars 1955,

arrête:

Article premier

La Confédération suisse participe aux frais du service de la sécurité aérienne au Groenland, aux Îles Fär Oer et en Islande en proportion du nombre des vols transatlantiques effectués par des avions suisses.

Art. 2

L'accord du 25 février 1954 sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord est approuvé.

Le Conseil fédéral est autorisé à accepter cet accord.

ACCORD

sur

les stations océaniques de l'Atlantique du Nord

Conclu à Paris le 25 février 1954

Date de l'entrée en vigueur:

Les Gouvernements de la Belgique, du Canada, du Danemark, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de l'Irlande, d'Israël, de l'Italie, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède et de la Suisse, qui sont des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (désignée ci-après par le mot « Organisation »),

Ayant, au cours d'une conférence convoquée à Paris par le Conseil de l'Organisation (désigné ci-après par le mot « Conseil ») en application de l'article XVII de l'Accord sur les stations météorologiques flottantes de l'Atlantique du Nord signé à Londres le 12 mai 1949 et du Protocole à cet Accord signé à Montréal le 28 mai 1952, examiné la révision et le renouvellement dudit Accord et

Ayant décidé de conclure un nouvel accord afin d'assurer la continuité de la mise en œuvre, du financement, de l'entretien et de l'exploitation de navires-stations affectés à des stations dans l'Atlantique du Nord et de contribuer ainsi à assurer dans cette région une exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens en accord avec les buts généraux de l'Organisation,

Ont désigné à cet effet les représentants soussignés, qui sont convenus de ce qui suit:

Article I

1. Les gouvernements contractants dont les noms figurent dans le présent article fournissent, entretiennent et exploitent, selon les conditions prescrites au présent Accord, les navires-stations qui conviennent (désignés ci-après par le mot « navires ») affectés à des stations dans l'Atlantique du Nord (désignées ci-après par le mot « stations ») ainsi qu'il est spécifié dans le tableau suivant et au paragraphe 2 du présent article:

Stations	Emplacement	Gouvernements responsables	Nombre de navires à exploiter
B	56° 30N	{ Canada	1
	51° 00W		{ Etats-Unis
C	52° 45N	Etats-Unis	3
	35° 30W		
D	44° 00N	Etats-Unis	2½
	41° 00W		
E	35° 00N	Etats-Unis	2½
	48° 00W		
A	62° 00N	{ Norvège	2
	33° 00W		
I	59° 00N	Royaume-Uni	4
	19° 00W		
J	52° 30N	Royaume-Uni	4
	20° 00W		
K	45° 00N	France	2
	16° 00W		
M	66° 00N	Pays-Bas	2
	02° 00E		

Les positions des stations sont indiquées sur la carte qui figure à l'Annexe I du présent Accord.

2. L'exploitation des stations A, I, J, K et M est partagée entre les navires de la France, de la Norvège et de la Suède, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, suivant les modalités fixées d'un commun accord par les autorités des gouvernements de ces pays, sur les bases suivantes:

a. Pour la période antérieure au 1^{er} janvier 1955:

Stations	Gouvernements responsables
A	{ Norvège
	{ Suède
I	Royaume-Uni
J	Royaume-Uni
K	France
M	Pays-Bas

b. Pour la période du 1^{er} janvier 1955 au 30 juin 1956:

i. En principe, les stations A, I, J et K sont occupées, par roulement, par les navires des pays ci-après, de sorte que chacun d'eux assure, aux stations indiquées, le nombre de patrouilles indiqué en regard de son nom:

	A	I	J	K
France	6	—	6	11
Pays-Bas	5	6	6	6
Royaume-Uni	12	17	11	6

Au sens de ce qui précède, une patrouille consiste en un stationnement de 24 jours.

ii. La station M est exploitée par la Norvège et la Suède.

3. Si le présent Accord est reconduit en vertu de l'article XIX, les dispositions du paragraphe 2 du présent article continuent de s'appliquer, les dates étant modifiées en conséquence.

Article II

La position de l'une quelconque des stations peut être changée:

- a. Par le ou les gouvernements contractants responsables de l'exploitation des navires à ladite station, sous réserve du consentement préalable de la majorité des autres gouvernements contractants, obtenu par le Conseil ou par l'intermédiaire du Conseil; ou
- b. Par le Conseil, sous réserve du consentement préalable de la majorité des gouvernements contractants, y compris celui du ou des gouvernements contractants responsables de l'exploitation des navires à la station en cause.

Article III

1. Pour la période du 1^{er} juillet 1954 au 30 juin 1956, les gouvernements contractants ci-après paient annuellement à l'Organisation, par versements semestriels, le 1^{er} octobre et le 1^{er} avril, la somme indiquée en regard de leur nom:

Belgique	64 469 livres sterling
Danemark	41 565 livres sterling
Israël	11 000 livres sterling
Italie	30 537 livres sterling
Suisse	45 807 livres sterling

2. Les gouvernements contractants ci-après ont droit, sur les montants payés conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, à recevoir la somme indiquée en regard de leur nom:

France	69 168 livres sterling
Norvège } Suède }	46 467 livres sterling
Pays-Bas	5 510 livres sterling
Royaume-Uni	72 233 livres sterling

3. Toute somme reçue par l'Organisation des gouvernements de l'Espagne ou de l'Islande à titre de contribution aux dépenses d'exploitation des stations est répartie entre les gouvernements ci-après, selon les pourcentages indiqués en regard de leurs noms :

Belgique	8,08%
Danemark	5,21%
France	15,20%
Italie	3,82%
Norvège } Suède }	13,92%
Pays-Bas	19,02%
Royaume-Uni	29,01%
Suisse	5,74%

4. a. Toutes sommes reçues par l'Organisation conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article sont versées aussi rapidement que possible par l'Organisation aux gouvernements énumérés au paragraphe 2 du présent article, au prorata des sommes indiquées en regard de leurs noms.

b. Toutes sommes reçues par l'Organisation conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sont attribuées et payées en temps opportun par l'Organisation aux gouvernements contractants énumérés au paragraphe 3 du présent article, selon les pourcentages qui y sont mentionnés.

Article IV

1. a. Le 1^{er} mars 1955 au plus tard, chacun des gouvernements contractants communiquera au Conseil, sous la forme prescrite par celui-ci, des renseignements complets sur les traversées de l'Atlantique du Nord effectuées par ses aéronefs civils au cours de l'année 1954.

b. Le 1^{er} mars 1955 au plus tard, chacun des gouvernements contractants chargés de l'exploitation d'un ou plusieurs navires communiquera au Conseil, sous la forme prescrite par celui-ci, des renseignements complets sur le coût de l'exploitation du ou des navires durant l'année 1954.

c. Dès réception de ces renseignements, le Conseil étudiera le rapport entre le coût de l'exploitation des navires utilisés pour desservir les stations A, I, J, K et M et les sommes que devraient procurer les contributions en espèces au titre de l'exploitation desdits navires; s'il le juge nécessaire, en vue d'assurer un partage équitable des responsabilités entre les Etats intéressés, il procédera à un nouveau calcul des contributions en espèces et des droits à des compensations en espèces, en vertu

de l'article III, conformément aux principes sur lesquels est basé le présent Accord. Les résultats de ce calcul seront communiqués aux gouvernements contractants le 1^{er} mai 1955 au plus tard.

2. A moins que le présent Accord ne soit résilié à la date du 30 juin 1956, en vertu de l'article XIX, les contributions en espèces des gouvernements contractants et leurs droits à des compensations en espèces, en vertu des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article III, seront, pour les douze mois qui suivront le 1^{er} juillet 1956, modifiés conformément aux résultats des calculs effectués par le Conseil.

3. Sous réserve de modification des dates qui y sont mentionnées, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article régissent les droits et obligations des gouvernements contractants de communiquer des renseignements, de recevoir les résultats des calculs effectués par le Conseil sur la base de ces renseignements, de recevoir des compensations en espèces et d'effectuer des paiements, pour les années suivantes, tant que le présent Accord ne sera pas résilié.

Article V

Le gouvernement de l'Irlande paie à l'Organisation une contribution annuelle en espèces de 1000 livres sterling, qui ne peut être augmentée aux termes du présent Accord, tant que des aéronefs de ce pays n'effectuent pas de traversées de l'Atlantique du Nord.

Article VI

1. Les gouvernements contractants s'engagent à ce que les navires exploités par eux aux stations assurent les services spécifiés dans l'Annexe II au présent Accord.

2. L'Annexe II au présent Accord peut être modifiée par le Conseil avec le consentement de la majorité des gouvernements contractants, y compris celui des gouvernements auxquels incombe l'exploitation de quinze navires au moins aux termes du présent Accord.

Article VII

Le Conseil coordonne le programme d'ensemble d'exploitation des stations et consulte à cet effet les autres organisations internationales qu'il juge appropriées. Il renseigne l'Organisation météorologique mondiale sur les aspects météorologiques de toute décision qu'il se propose de prendre pour assurer cette coordination et invite l'Organisation météorologique mondiale à envoyer des représentants à toute réunion convoquée en vue d'assurer cette coordination.

Article VIII

Sous réserve des dispositions de l'Annexe II du présent Accord :

- a. Les stations sont exploitées conformément aux standards, pratiques recommandées, procédures et spécifications pour les services qui sont applicables et qui sont approuvés par le Conseil, dans la mesure où ils influent sur la sécurité de la navigation aérienne ;
- b. La manière dont les stations effectuent les observations météorologiques, les centralisent et les transmettent aux centres météorologiques principaux ou aux centres de prévisions, doit être conforme aux procédures et spécifications appropriées, promulguées par l'Organisation météorologique mondiale.

Article IX

Aucune taxe n'est perçue par un gouvernement contractant pour aucun des services exigés aux termes du présent Accord et assurés, en station, par les navires qu'exploite ledit gouvernement contractant, sauf par voie d'accord entre tous les gouvernements contractants.

Article X

1. Chaque gouvernement contractant fournit au Conseil les rapports que celui-ci peut raisonnablement lui demander en ce qui concerne l'utilisation des services assurés par les navires affectés aux stations.

2. Chaque gouvernement contractant exploitant un ou plusieurs navires fournit au Conseil les rapports que celui-ci peut raisonnablement lui demander en ce qui concerne l'exploitation du ou des navires qu'il exploite.

3. Le Conseil fournit chaque année aux gouvernements contractants un rapport sur l'exploitation et l'utilisation des stations, d'après les rapports reçus des gouvernements contractants.

Article XI

Tout gouvernement contractant peut passer un accord avec tout autre gouvernement contractant en vue d'assumer, en totalité ou en partie, les obligations de celui-ci en application du présent Accord. Les gouvernements contractants intéressés notifient tout accord de ce genre au Secrétaire général de l'Organisation qui en donne notification aux autres gouvernements contractants.

Article XII

Les dépenses extraordinaires engagées par l'Organisation au titre du présent Accord lui sont remboursées autant que possible par prélèvement sur les contributions prévues à l'article V et, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article III, sur toutes contributions en espèces qu'elle

reçoit aux termes de l'article XVII. Tout solde de ces contributions restant après que les dépenses extraordinaires de l'Organisation ont été couvertes est réparti équitablement par le Conseil entre les gouvernements contractants, conformément aux principes sur lesquels est basé le présent Accord. Si les contributions sont insuffisantes pour rembourser l'Organisation, le solde qui lui reste dû est couvert par les gouvernements contractants à parts égales.

Article XIII

Dans le cas où un gouvernement contractant, sans le consentement des autres gouvernements contractants, manque, en totalité ou en partie, à ses obligations en espèces ou autres dérivant du présent Accord, le Conseil consulte les autres gouvernements contractants sur les mesures appropriées à prendre et convoque une conférence si un arrangement convenant à la majorité de ces gouvernements, y compris tous ceux dont les intérêts financiers sont affectés, ne peut être conclu grâce à ladite consultation.

Article XIV

Le Conseil peut à tout moment convoquer une conférence des gouvernements intéressés pour étudier tout sujet qui se rapporte au présent Accord, sur demande d'un ou de plusieurs gouvernements contractants, et s'il estime qu'une telle conférence est nécessaire.

Article XV

Lorsqu'un litige ayant trait à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe II ne peut être réglé par voie de négociation, il est, sur la demande de l'un des gouvernements contractants partie au litige, soumis au Conseil aux fins de recommandations.

Article XVI

1. Le présent Accord reste ouvert à la signature des gouvernements mentionnés dans son préambule jusqu'au 30 avril 1954.
2. Le présent Accord est subordonné à l'acceptation des gouvernements signataires. Les instruments d'acceptation doivent être déposés aussitôt que possible auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article XVII

1. Tout gouvernement non signataire peut adhérer au présent Accord en déposant auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument d'adhésion, ainsi qu'un engagement de faire, aux termes et sous réserve des conditions du présent Accord, des contributions en espèces ou autres, que le Conseil juge raisonnables en tenant compte des avantages retirés par ce Gouvernement de l'exploitation des stations.

2. Le Conseil peut également conclure des arrangements, sur une base analogue, avec tout gouvernement qui n'est pas partie au présent Accord.

Article XVIII

Le présent Accord entre en vigueur, en ce qui concerne les gouvernements signataires qui ont notifié leur acceptation, le 1^{er} juillet 1954 au plus tôt, lorsque les instruments d'acceptation seront déposés par des gouvernements responsables de l'exploitation d'au moins quinze navires, aux termes de l'article I du présent Accord. A l'égard de tout gouvernement notifiant ultérieurement son acceptation, l'Accord entre en vigueur à partir de la date à laquelle ce Gouvernement dépose son instrument d'acceptation.

Article XIX

1. Le présent Accord expire le 30 juin 1956, sauf reconduction prévue au paragraphe 2 du présent article.

2. *a.* Sauf préavis adressé par écrit au Secrétaire général de l'Organisation, avant le 1^{er} juillet 1955, par un ou plusieurs gouvernements contractants responsables ensemble de l'exploitation ou du financement d'au moins deux navires aux termes du présent Accord, et exprimant l'intention du ou desdits gouvernements de résilier l'accord à la date du 30 juin 1956, le présent Accord est reconduit jusqu'au 30 juin 1957. Au sens du présent alinéa, le coût de l'exploitation annuelle d'un navire équivaut à 80 922 livres sterling.

b. L'Accord est ensuite reconduit d'année en année, sauf réception, par le Secrétaire général, du préavis prévu à l'alinéa *a* du présent paragraphe, un an au moins avant la date d'expiration de la précédente reconduction.

3. *a.* Au reçu du préavis exprimant l'intention de résilier le présent Accord conformément au paragraphe 2 du présent article, le Secrétaire général notifie cette intention aux gouvernements contractants, et

b. Le Conseil réunit dès que possible une conférence en vue d'étudier la situation et la possibilité de conclure un nouvel accord.

Article XX

1. Tout gouvernement contractant peut cesser d'être partie au présent Accord à la date du 30 juin 1956 ou, si l'Accord est reconduit conformément à l'article XIX, à la date à laquelle prend fin toute reconduction, en notifiant douze mois au moins à l'avance, au Secrétaire général de l'Organisation, son intention de cesser d'être partie à l'Accord.

2. Dès réception par le Secrétaire général de l'avis de retrait d'un gouvernement contractant, le Conseil consulte les autres gouvernements

contractants sur les mesures appropriées à prendre et convoque une conférence si un arrangement convenant à la majorité des gouvernements, y compris tous ceux dont les intérêts financiers sont affectés, ne peut être conclu grâce à ladite consultation.

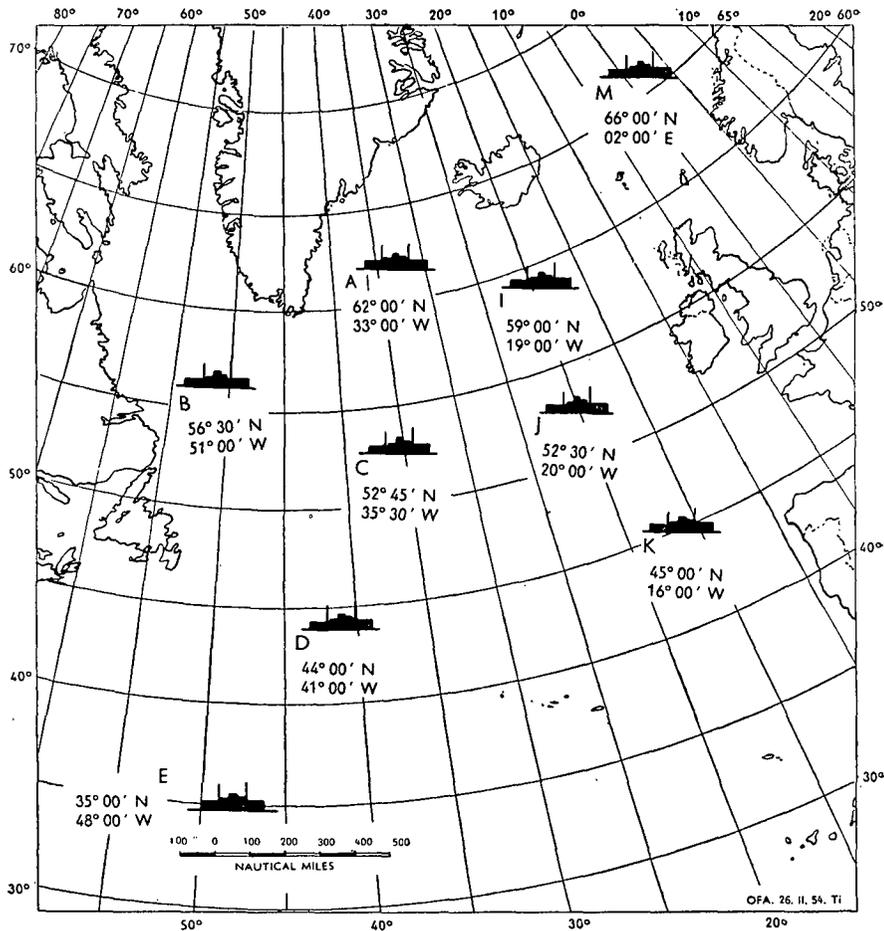
En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature ci-après au nom de leurs gouvernements respectifs.

Fait à Paris, le vingt-cinquième jour du mois de février de l'an mil neuf cent cinquante-quatre, en français, en anglais et en espagnol (les trois textes faisant également foi), en un exemplaire unique qui sera déposé aux archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Des copies certifiées conformes du présent Accord seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les gouvernements signataires et adhérents.

(Suivent les signatures des représentants des pays ci-après: Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, France, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse.)

ANNEXE I

à l'Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord



ANNEXE II

à l'Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord

Services que devront assurer les navires-stations

A. Services météorologiques

1. Des observations météorologiques seront effectuées à bord de tous les navires-stations conformément au programme suivant :

- a. Observations en surface huit fois par jour, comprenant tous les éléments prescrits pour les observations de navires par l'Organisation météorologique mondiale;
- b. Observations spéciales des phénomènes météorologiques et des changements importants qui peuvent se produire entre les observations régulières;
- c. Observations du vent en altitude au moins quatre fois par jour, effectuées normalement par des méthodes radar. Elles devront être effectuées jusqu'à une altitude d'au moins 16,8 kilomètres (55 000 pieds). Toutefois, en cas de panne de l'équipement radar, les observations seront effectuées par des méthodes visuelles;
- d. Observations de la pression, de la température et de l'humidité en altitude, quatre fois par jour si possible, et en tout cas au moins deux fois par jour.

2. Les observations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus seront transmises aux stations côtières appropriées dans les codes météorologiques internationaux prescrits.

3. Les observations d'autres navires-stations pourront être reçues et retransmises en vertu des accords nationaux ou bilatéraux.

4. Les observations d'un navire-station seront transmises aux aéronefs sur demande, en langage clair, en code Q ou dans le code météorologique international approprié.

5. Les renseignements météorologiques nécessaires aux aéronefs envisageant un amerrissage forcé seront donnés en langage clair ou, si l'on prévoit des difficultés de langue, en code Q. Le message comprendra les éléments suivants, dans l'ordre :

- a. Pression au niveau de la mer;
- b. Vitesse du vent à la surface exprimée en nœuds, et direction exprimée en degrés magnétiques;
- c. Houle, intensité et direction exprimée en degrés magnétiques;

- d. Etat de la mer;
- e. Visibilité;
- f. Quantité de nuages bas et hauteur de leur base (couche principale aussi bien que nuages bas fragmentés sous celle-ci);
- g. Temps présent.

6. Chacun des gouvernements contractants exploitant un ou plusieurs navires-stations communiquera à tous les autres gouvernements contractants des copies de toutes les observations régulières en surface et en altitude recueillies par tous ces navires.

7. Les statistiques météorologiques et les résumés des observations recueillies par les navires-stations seront présentés sous une forme standard et des exemplaires en seront échangés entre les gouvernements contractants.

B. Services de recherches et de sauvetage

1. Les navires-stations feront partie d'une organisation générale de recherches et de sauvetage et participeront aux opérations de recherches et de sauvetage conformément aux procédures de l'OACI et aux dispositions de la Convention pour la sauvegarde des vies humaines en mer. A cette fin, ils se tiendront le plus près possible de la position qui leur est assignée, à moins qu'il ne leur soit nécessaire de s'éloigner de cette position en raison d'opérations de recherches et de sauvetage.

2. Les navires-stations aideront, dans toute la mesure du possible, les aéronefs qui auront signalé leur intention d'effectuer un amerrissage forcé près du navire, à exécuter cette manœuvre avec succès.

3. Les navires-stations emporteront à leur bord l'équipement de recherches et de sauvetage nécessaire aux sauvetages en mer et l'équipement médical nécessaire pour secourir les rescapés.

4. L'équipage des navires-stations devra être entraîné au sauvetage en mer.

C. Service de télécommunications

L'équipement de télécommunications installé à bord des navires-stations devra être suffisant pour assurer les fonctions suivantes:

- a. Réception des appels de sécurité, de détresse et d'urgence émis par des unités mobiles en l'air ou à la surface;
- b. Communications avec les navires ou les aéronefs en cas de détresse, d'urgence ou de sécurité;
- c. Communications sur les fréquences régionales de recherches et sauvetage et de lieu des opérations;

- d. Communications aéronautiques normales avec les aéronefs;
- e. Communications avec les stations terrestres.

D. Aides radio à la navigation aérienne

Les navires-stations fourniront, lorsque les circonstances l'exigeront, une aide radio à la navigation aérienne par les moyens suivants:

- a. Radiogoniométrie;
- b. Radiophare;
- c. Radar de recherche micro-ondes.

E. Services accessoires

En plus des services spécifiés aux paragraphes A, B, C et D ci-dessus, les navires-stations assureront les services accessoires qui pourront s'avérer nécessaires, à condition que ces services n'entraînent pas d'augmentation sensible du personnel et de l'équipement de bord. Ces services accessoires comprennent:

- a. La réception et la retransmission des observations transmises par les navires marchands, lorsque cela est possible et autorisé;
- b. Tout service supplémentaire de contrôle de la circulation aérienne qui pourra être prescrit.

F. Autres services à assurer parallèlement au service des navires-stations

Les gouvernements contractants s'efforceront de faciliter l'inclusion dans le programme d'observations des navires-stations, de toutes observations scientifiques, océanographiques et autres qui pourraient être jugées utiles.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Suisse aux frais du service de la sécurité aérienne sur l'Atlantique du Nord et l'acceptation de l'accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord (Du 14 m...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6809
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.03.1955
Date	
Data	
Seite	489-519
Page	
Pagina	
Ref. No	10 093 824

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.