

FEUILLE FÉDÉRALE

106^e année

Berne, le 23 décembre 1954

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 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

6750

MESSAGE

du

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

(Du 13 décembre 1954)

Monsieur le Président et Messieurs,

Aucun accord multilatéral concernant les services aériens internationaux n'a pu être conclu jusqu'à ce jour. En attendant que soit comblée cette regrettable lacune, les Etats sont obligés de passer entre eux des conventions particulières pour permettre l'exploitation de lignes régulières. La Suisse, elle aussi, est entrée dans cette voie afin de participer activement aux transports aériens internationaux. Jusqu'à fin octobre 1952, elle avait conclu avec 19 Etats des accords sur la navigation aérienne commerciale qui ont été sanctionnés par les arrêtés fédéraux des 26 avril 1951 et 16 décembre 1952 (RO 1951, 571; 1953, 1233).

Poursuivant cette politique qui doit permettre à la Swissair de donner à son activité hors de nos frontières un fondement juridique aussi solide que possible, la Suisse a engagé des pourparlers avec d'autres Etats en vue de multiplier ces accords aéronautiques. Ces pourparlers ont abouti à la conclusion de six nouveaux accords portant sur des lignes régulières, entre la Suisse et Israël, la Yougoslavie, le Liban, la Syrie, l'Iran et l'Union Sud-Africaine. Conformément à l'article 85, chiffre 5, de la constitution, nous les soumettons aujourd'hui à votre approbation.

Les accords bilatéraux sur les transports aériens se fondent sur la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944 (RS 13, 619; FF 1946, III, 583), convention à laquelle la Suisse a adhéré. En effet, la convention de Chicago, dans son article 6, consacre le principe de l'autorisation préalable nécessaire pour l'exploitation de tout service aérien international régulier.

Une telle autorisation résulte généralement d'un accord bilatéral entre Etats, comportant certains droits pour l'établissement de services internationaux réguliers. Le développement du trafic serait très fortement freiné si l'ouverture et l'exploitation de chaque ligne devaient faire l'objet d'une procédure spéciale d'autorisation. Aussi la Suisse s'est-elle efforcée de s'assurer les droits commerciaux nécessaires par des accords bilatéraux.

S'inspirant du modèle que la conférence de Chicago avait recommandé aux Etats contractants pour la conclusion d'accords bilatéraux, la Suisse a élaboré un accord-type qui sert habituellement de base aux pourparlers avec les autres Etats. Toutefois, des dispositions particulières y ont été ajoutées, surtout depuis qu'un accord anglo-américain sur les transports aériens a été conclu, aux Bermudes, le 11 février 1946; notre accord-type peut se caractériser comme suit:

1. Il dispose que les Etats contractants s'accordent les droits spécifiés dans l'annexe jointe à l'accord et qui ont trait à l'établissement des lignes et désignent les entreprises de transports aériens autorisées à exploiter les services convenus, lesquels seront installés au choix de chaque partie contractante.

2. Il statue l'obligation réciproque d'accorder, à certaines conditions, l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée par l'autre Etat.

3. Il s'inspire des clauses de l'accord dit des Bermudes, et reproduit les dispositions habituelles concernant la limitation de la capacité de transport offerte par les entreprises des deux pays intéressés. Ainsi se trouve institué un système de collaboration étroite entre les entreprises chargées de l'exploitation des lignes. Tout est subordonné aux exigences du trafic; les capacités de transport, c'est-à-dire le nombre et la puissance des aéronefs, les horaires et les possibilités de transport de fret, seront établies d'après le trafic. Ce qui n'a pu se faire dans le domaine international se réalise néanmoins entre Etats; la concurrence est remplacée par le concours.

Il contient en outre une clause tendant à épargner aux entreprises désignées toutes les difficultés que pourrait provoquer, lors du rapatriement des prix de passage, la réglementation en matière de devises des Etats parties à l'accord.

4. Il énonce les principes relatifs à la fixation des tarifs. Les taux des tarifs doivent être raisonnables et tenir compte de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal et des caractéristiques présentées par chaque service, telles que les conditions de vitesse et de confort. Dans l'établissement de ces tarifs, la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international sera prise en considération. Cette association

groupe actuellement 69 des transporteurs aériens du monde. Elle connaît les règles d'exploitation d'une quantité de lignes; elle est par conséquent mieux à même que quiconque de donner des renseignements utiles sur les tarifs passagers et fret. Néanmoins, les tarifs établis entre les entreprises sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes. Si les entreprises ne peuvent se mettre d'accord, ces autorités s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant. En dernier ressort, on pourra avoir recours à l'arbitrage de l'organisation internationale établie par la convention de Chicago.

5. Il pose les règles concernant les taxes nationales, les droits de douane et les exemptions de ces taxes. La navigation aérienne internationale impose ces facilités et la suppression de taxes qui ne sont pas indispensables.

6. Il implique la reconnaissance réciproque des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences.

7. Il réserve les prescriptions nationales sur la circulation aérienne, l'entrée et la sortie du pays, le contrôle à la frontière et le contrôle des passagers, enfin le contrôle douanier.

8. Il dispose que les parties contractantes se réservent de vérifier le régime économique des entreprises appelées à participer à l'exploitation. Tout au moins, les parties contractantes tiennent-elles à ce que ces entreprises soient entre les mains des nationaux de l'autre partie contractante, ce qui se comprend pour de multiples raisons. Mais elles se réservent aussi un droit de contrôle sur l'autorisation d'exploitation si les entreprises désignées ne se conforment pas aux dispositions concernant l'application des règles de l'air et des règlements d'entrée et de sortie des passagers, des équipages et des marchandises.

9. Il fixe la procédure à suivre en cas de différend. Les parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application de l'accord et de son annexe, s'il ne peut être réglé par des négociations directes. Le différend sera porté devant un tribunal arbitral désigné d'un commun accord ou, à défaut d'entente, devant tout tribunal compétent créé par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

10. Il statue le devoir des parties contractantes d'enregistrer l'accord et les contrats qui s'y rapportent auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

11. Il contient une clause permettant l'application provisoire de l'accord dès le jour de sa signature. Cependant, l'accord ne peut entrer définitivement en vigueur que le jour où sa ratification a été notifiée de part et d'autre par un échange de notes.

Il prévoit l'obligation, pour les autorités aéronautiques des parties contractantes, de se consulter périodiquement afin de s'assurer de l'application correcte de l'accord et d'échanger des renseignements statistiques.

Nous avons constaté plus haut que les efforts de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue d'un accord multilatéral sur les transports aériens n'avaient pas abouti jusqu'à ce jour. Cependant, il n'est pas exclu qu'on arrive un jour à combler cette lacune de la réglementation internationale. Aussi les accords aéronautiques, même s'ils sont passés sous la forme d'accords bilatéraux, tendent-ils néanmoins vers cette internationalisation. C'est ce qu'exprime l'accord-type, puisqu'il prévoit qu'il devra s'harmoniser avec toute convention multilatérale éventuelle.

En outre, il est prévu que les autorités aéronautiques de chaque partie contractante peuvent convenir d'apporter des modifications à l'annexe, notamment aux lignes aériennes mentionnées aux tableaux des routes.

Enfin, il est statué que l'accord peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis d'un an.

L'annexe à l'accord consiste en une description des droits que les Etats se reconnaissent réciproquement: droits de transit sans atterrissage, droits d'atterrissage à des fins non commerciales et avec certaines restrictions, droits de prendre et de déposer des passagers, du courrier postal et du fret. Elle comprend aussi deux tableaux indiquant les routes aériennes internationales susceptibles d'être desservies par les entreprises de transports aériens des parties contractantes.

L'accord-type pris comme base de discussion par les négociateurs suisses ne sort habituellement pas sans modifications des pourparlers avec les autres Etats. Il n'est pas toujours possible d'éviter des changements de forme notables et même certaines modifications d'ordre matériel. Après avoir fait l'historique des négociations, l'exposé ci-après se borne donc à expliquer et à motiver les dérogations que les accords aéronautiques renferment par rapport au contenu du prototype suisse.

a. L'accord aéronautique avec Israël

En 1950, le ministère israélien des affaires étrangères exprima le désir que les relations aériennes entre la Suisse et Israël fussent fondées sur un accord durable et que des pourparlers fussent entamés à cet effet. Cette proposition fut accueillie favorablement par la Suisse et les négociations furent ouvertes par l'ancien consulat général de Suisse à Tel-Aviv sur la base de notre prototype. Tandis que la discussion relative à la conclusion de l'accord semblait se poursuivre normalement, des difficultés se produisirent au sujet du transfert des prix de passage encaissés en Israël par les compagnies aériennes étrangères. Les efforts pour accélérer les pourparlers furent entravés par certaines circonstances fortuites, et il fallut bientôt

constater que la question des avoirs de notre compagnie nationale bloqués en Israël serait plus difficile à résoudre qu'on avait pu le supposer tout d'abord. Mais il est évident qu'un accord aéronautique avec Israël ne pouvait être conclu par la Suisse tant que l'entreprise suisse n'avait pas la faculté de récupérer dans la plus large mesure possible ses recettes encaissées en Israël. C'est à résoudre ce problème difficile qu'une délégation suisse s'employa à Tel-Aviv en mai 1952. Les négociations aboutirent finalement à un résultat satisfaisant, et l'accord fut signé par la suite à Hakirya le 19 novembre 1952, sous réserve de ratification.

L'accord entre la Suisse et Israël, tel qu'il est issu de ces négociations, concorde en principe avec les accords qui ont été approuvés par les chambres fédérales. Il contient cependant quelques divergences par rapport à notre prototype.

La limitation de la validité de l'accord au temps de paix n'a pas été admise par les autorités israéliennes. Juridiquement parlant, l'état de paix n'existe pas encore entre Israël et les Etats arabes.

A l'article 2, il a été donné satisfaction aux autorités israéliennes, qui désiraient réunir ici les dispositions concernant la désignation des entreprises exploitantes, l'autorisation d'exploitation et l'ouverture des services. Dans ces conditions, l'article 8 pouvait être simplifié, et la réserve que fait ordinairement la Suisse pouvait tomber.

A l'article 3, la lettre *c* a été complétée en ce sens que la capacité offerte sera déterminée non seulement par la demande de trafic actuelle, mais aussi par la demande à prévoir.

Comme dans d'autres accords récents, par exemple, avec la Grande-Bretagne, les dispositions sur la fixation des tarifs sont un peu plus détaillées que ne le prévoit notre prototype.

Le refus éventuel de l'autorisation d'exploitation est déjà réglé à l'article 2, paragraphe *d*, de sorte qu'il n'y a plus à considérer, à l'article 8, que le cas du retrait de l'autorisation. L'expression a été un peu atténuée en ce sens qu'outre la possibilité du retrait de l'autorisation, mesure parfois trop sévère, la possibilité a été prévue d'imposer à l'entreprise dont le comportement donne lieu à des critiques les conditions qui paraissent nécessaires pour la poursuite de son exploitation.

L'accord prévoit un tribunal arbitral de trois membres, tandis que notre prototype renvoie à tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou au conseil de cette organisation. Remarquons à ce propos que ce tribunal n'existe pas encore. La solution adoptée n'est certainement pas moins adéquate que celle du prototype et correspond d'ailleurs à ce qui a été convenu avec l'Espagne (RO 1952, 145).

La procédure et les suites du procès sont réglées de façon un peu plus précise que selon le prototype. Des dispositions analogues se retrouvent dans notre accord avec la Grande-Bretagne (RO 1953, 1255).

L'article 11 contient un nouveau paragraphe *b* suivant lequel, avant que soient prises des mesures graves, telles que le refus ou le retrait d'une autorisation d'exploitation, une discussion doit avoir lieu entre les autorités aéronautiques des deux Etats. En pratique, c'est ce qui arriverait de toute façon, de sorte qu'il n'y avait aucun inconvénient à adopter cette solution.

Aux termes de l'article 12, l'accord est applicable dès le jour de sa signature pendant six mois. Il peut ensuite être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de six mois. Un délai de dénonciation d'égale durée est prévu pour le cas où l'échange des instruments de ratification ne pourrait avoir lieu dans les six mois après la signature de l'accord.

Enfin l'article 13 est consacré aux définitions de certaines expressions utilisées dans l'accord. On trouve déjà une disposition semblable dans plusieurs de nos accords, notamment avec le Brésil, la Grande-Bretagne, l'Inde.

En ce qui concerne les droits de trafic conférés de part et d'autre, ils sont fixés dans l'annexe, qui contient également les tableaux des lignes susceptibles d'être exploitées par les entreprises de transports aériens des deux pays intéressés.

b. L'accord aéronautique avec la Yougoslavie

Au printemps 1947, la légation de Suisse à Belgrade fut chargée d'entamer des négociations avec les autorités compétentes de Yougoslavie en vue de la conclusion d'un accord aéronautique avec ce pays. Le gouvernement yougoslave subordonna toutefois la signature d'un accord avec la Suisse à l'obtention d'une autorisation permanente de survol de l'Autriche pour une ligne régulière ou à la conclusion d'une convention aérienne avec l'Italie.

Des services aériens réguliers entre Zurich et Belgrade furent inaugurés par la Swissair le 9 juillet 1949 et par l'entreprise d'Etat de transports aériens Jugoslovenski Aerotransport (JAT) le 24 août suivant.

Un projet d'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la Yougoslavie fut alors négocié à Berne en janvier 1950 entre une délégation suisse et une délégation yougoslave. Mais les délégations ne purent se mettre d'accord sur certains points, notamment sur la prolongation des services aériens au-delà de Belgrade et de Zurich. Cependant, les pourparlers menés plus tard par la légation de Suisse à Belgrade permirent d'arriver à une entente. L'accord fut signé à Belgrade le 28 mai 1953, sous réserve de ratification.

L'accord entre la Suisse et la République populaire fédérative de Yougoslavie reproduit, en général, les dispositions habituelles de nos accords aéronautiques. En effet, les dispositions des articles 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 14 et 15 sont conformes ou analogues à celles de l'accord-type proposé par la Suisse. En revanche, l'article 3 ne se fonde pas sur les clauses des Bermudes, l'accord ne réglant que les relations aériennes entre les deux pays intéressés. Les articles 9 et 10 posent certaines règles relatives aux aéronefs en détresse et à l'enquête sur les accidents, ainsi qu'aux documents de bord des aéronefs. Ils s'inspirent des dispositions des articles 25, 26 et 29 de la convention de Chicago, à laquelle la Yougoslavie a adhéré depuis lors. L'article 12 contient des clauses particulières relatives à la procédure d'arbitrage et diffère sur ce point de celui que l'on retrouve généralement dans nos accords. A l'époque, la Yougoslavie n'était pas partie à la convention relative à l'aviation civile internationale. Elle ne pouvait accepter la juridiction d'un organe institué par cette convention. La clause dont il s'agit constitue donc une formule de compromis. Enfin, l'article 15 contient la réserve habituelle de la ratification, mais fixe à six mois le délai pendant lequel l'accord pourra être dénoncé. Quant à l'annexe, elle énumère, comme de coutume, les lignes convenues et décrit les droits qui doivent être conférés de part et d'autre.

c. L'accord aéronautique avec le Liban

Au printemps 1949, la légation de Suisse à Beyrouth fut chargée de prendre contact avec les autorités compétentes de divers Etats du Proche-Orient en vue de régler, par convention, le trafic aérien à destination de ces Etats. A la suite des vols d'essai et des vols spéciaux organisés par la Swissair en 1949, le désir fut exprimé en particulier d'inclure Beyrouth dans le futur système des lignes suisses. C'est pourquoi des ouvertures furent faites auprès des autorités libanaises en vue de la conclusion d'un accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Liban. Les négociations furent conduites par la légation de Suisse à Beyrouth en conformité des instructions des départements intéressés. Après de longs pourparlers, l'entente put se faire sur toutes les questions relatives au trafic aérien entre les deux pays et l'on put aboutir à un accord.

Quant au fond, cet accord est conforme, dans ses grandes lignes, au prototype suisse. Du point de vue de la forme, il a fallu tenir compte de certaines propositions libanaises qui étaient toutes acceptables et ne dérogeaient point aux principes admis jusqu'ici. Les autorités libanaises ayant invoqué une absence de base légale nationale, il n'a malheureusement pas été possible d'inclure dans l'accord les clauses habituelles concernant la réglementation des capacités de transport offertes par les entreprises des deux pays. Cette lacune ne paraît pas très grave tant qu'une entreprise libanaise n'exploitera pas un service aérien régulier à destination de la

Suisse. Cependant, si tel devait être le cas, de nouvelles négociations devraient, au besoin, être entamées pour régler les questions relatives à la capacité de transport.

L'accord aéronautique avec le Liban a été signé à Beyrouth le 3 mars 1954 sous la réserve habituelle de la ratification.

Les autorités libanaises s'étaient opposées à ce que l'Egypte fût mentionnée dans le tableau des lignes de l'annexe à l'accord. Toutefois, la direction de l'aviation civile du Liban avait consenti à accorder, sous certaines conditions, une autorisation provisoire permettant à la Swissair d'exploiter une ligne vers l'Egypte en passant par Beyrouth. Les autorités libanaises ont alors exprimé le vœu que cette autorisation fût sanctionnée par un échange de notes qui ferait partie intégrante de l'accord.

Cet échange de notes a eu lieu le 27 mars 1954. Du point de vue juridique, il s'agit d'une modification apportée à l'annexe à l'accord par les autorités aéronautiques des parties contractantes conformément à l'article 10 dudit accord. Cette modification ne pouvait entrer en vigueur qu'après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques. La solution qui est intervenue n'entraîne pas d'obligations nouvelles pour la Suisse.

d. L'accord aéronautique avec la Syrie

Pour prolonger ultérieurement la ligne aérienne suisse du Proche-Orient au-delà de Beyrouth, il était nécessaire d'entamer aussi des négociations avec la Syrie et de s'assurer des droits d'atterrissage et de transit dans ce pays.

Les autorités syriennes, sans écarter absolument notre prototype comme base de discussion, manifestèrent toutefois une préférence marquée pour d'autres textes, tels que l'accord entre la Syrie et les Pays-Bas ou notre accord avec l'Egypte. Les négociations se poursuivirent sur la base d'un projet d'accord inspiré de l'accord syro-néerlandais mais qui contenait les propositions d'amendements des autorités fédérales. Les autorités syriennes acceptèrent de manière à peu près générale nos desiderata, de sorte que les pourparlers aboutirent finalement à un résultat satisfaisant.

L'accord, qui fut négocié par le ministre de Suisse en Syrie, diffère du point de vue matériel sur quelques points seulement de ceux que la Suisse a conclus jusqu'ici.

Bien que la définition du service aérien, telle qu'elle figure à l'article 96 de la convention de Chicago, ne laisse aucun doute sur le caractère de régularité, et d'activité purement civile, qu'implique cette notion, les autorités syriennes insistèrent pour que le titre de l'accord soit complété par l'expression « civils réguliers ».

Il n'y aurait eu aucun inconvénient à simplifier quelque peu le texte du préambule. Les autorités syriennes exprimèrent toutefois le vœu que ce

préambule soit reproduit tel qu'il figure dans l'accord. Un texte analogue se retrouve d'ailleurs dans notre accord sur les services aériens avec la Grande-Bretagne (RO 1951, 573).

Tandis que l'article 3 tend à empêcher tout traitement d'exception en faveur des parties contractantes ou de leurs entreprises et tout régime d'exclusion et de discrimination à l'égard des entreprises de transports aériens d'un pays tiers, l'article 4 confère à chaque Etat contractant le droit d'interdire les transports de cabotage. Ces dispositions sont conformes à l'article 7 de la convention de Chicago.

A son article 5, l'accord reproduit les clauses dites des Bermudes permettant d'adapter les possibilités de transport aux besoins du trafic.

Des dispositions divergentes relatives à la modification de l'accord sont mentionnées à l'article 13 et constituent un compromis acceptable. Il en est de même de l'article 14, qui règle la procédure à suivre en cas de différends. Nous aurions préféré une formule plus simple, mais c'est le texte de l'article 14 qui l'emporta finalement.

Contrairement à la plupart de nos accords qui sont applicables dès le jour de la signature, l'accord avec la Syrie ne pourra être appliqué que le jour où sa ratification aura été notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

L'accord a été signé à Damas le 26 mai 1954 sous la réserve habituelle de la ratification.

e. L'accord aéronautique avec l'Iran

Concurremment avec le développement du réseau aérien suisse vers l'Orient, la légation de Suisse à Téhéran fut aussi chargée d'approcher le ministère des affaires étrangères de l'Iran en vue de régler conventionnellement les relations aériennes entre la Suisse et ce pays. Au début de 1949, les négociations nécessaires furent entamées. Après divers échanges de propositions, les pourparlers restèrent en suspens en raison de la politique interne de l'Iran. C'est en septembre 1952 seulement que les négociations purent continuer pour aboutir finalement en 1953 à l'acceptation par les autorités iraniennes du texte d'un accord et de son annexe.

Les autorités de l'Iran avaient désiré que leur projet servît de base aux pourparlers, projet qui avait déjà été proposé aux autorités de plusieurs pays et accepté par elles. C'est ce qui explique pourquoi l'accord reproduit les dispositions habituelles de nos conventions, mais dans un ordre et sous une forme un peu différents.

En ce qui concerne le titre, les autorités iraniennes ont estimé devoir inclure une mention prévoyant des services aériens non seulement entre les deux pays, mais également au-delà des deux pays. Ceci devait permettre à

la Suisse, par exemple, de prolonger une de ses lignes de Téhéran à Karachi sans rencontrer de difficultés, alors que si les points au-delà de l'Iran n'étaient pas prévus, il ne serait pas garanti à la ligne suisse le droit de prendre des passagers ou du fret à destination du Pakistan. Le gouvernement iranien désirait également spécifier que cet accord concerné les services aériens commerciaux.

En dérogation à nos accords habituels, l'article premier de l'accord avec l'Iran est consacré aux définitions. Il détermine le sens exact de certaines expressions employées dans l'accord. Il s'agit là d'une simple modification de forme.

L'article 2, paragraphe *a*, précise les droits commerciaux qui doivent être conférés de part et d'autre. Ces droits figurent généralement dans l'annexe à nos accords, où ils précèdent les tableaux de lignes. La disposition du paragraphe *b* réserve, quant au survol de certaines zones, l'approbation des autorités militaires pour des raisons de nécessités militaires. Une disposition semblable se trouve déjà dans nos accords avec le Liban et la Syrie.

L'article 5 a pour but d'empêcher tout traitement d'exception en faveur des parties contractantes ou de leurs entreprises et tout régime d'exclusion ou de discrimination à l'égard des entreprises de transports aériens d'un pays tiers.

L'article 6 pose le principe de l'interdiction du cabotage et confère ainsi à chaque partie contractante, conformément à la convention de Chicago, le droit de refuser à toute entreprise de l'autre Etat contractant l'autorisation d'effectuer des transports internes.

L'accord avec l'Iran s'inspire, comme de coutume, des clauses dites des Bermudes et reproduit également, à l'article 7, paragraphes *b*, *c* et *d*, les dispositions habituelles de nos accords concernant la limitation de la capacité de transport offerte par les entreprises des deux pays.

En sa qualité de membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Iran est lié, comme la Suisse, par toutes les dispositions de la convention de Chicago. Dans ces conditions, il est inutile de répéter ce qui est acquis et admis. L'article 9 se borne donc à rappeler que les règles générales de la convention impliquant des obligations réciproques s'appliquent purement et simplement: dispositions concernant les zones interdites, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages et des marchandises, les mesures sanitaires, les taxes d'aéroport et droits analogues, l'exemption de droits de douane, les documents de bord des aéronefs, les certificats de navigabilité, les licences du personnel, la reconnaissance des certificats et licences et les restrictions sur la nature du chargement (munitions ou matériel de guerre).

L'article 11 contient des clauses relatives à la modification de l'accord. En effet, des modifications et des ajustements sont toujours possibles sous certaines conditions. Cependant, toute modification des lignes aériennes mentionnées aux tableaux des routes annexés qui affecteraient le trajet de ces lignes sur des territoires autres que ceux des parties contractantes ne sera pas considérée comme une modification de l'accord. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

La plupart de nos accords contiennent une clause permettant leur application dès le jour de la signature. Les autorités iraniennes y ayant vu un obstacle d'ordre constitutionnel, les autorités fédérales ne purent insister pour que l'accord soit appliqué avant la ratification, même avec certaines réserves. L'accord avec l'Iran ne pourra donc être appliqué, suivant l'article 16, que lorsqu'il entrera en vigueur, c'est-à-dire le jour où sa ratification aura été notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

L'annexe enfin contient les tableaux des services aériens tels qu'ils ont été proposés et agréés par les autorités suisses et iraniennes.

L'accord entre la Suisse et l'Iran a été signé à Téhéran le 27 mai 1954, sous réserve de ratification.

f. L'accord aéronautique avec l'Union Sud-Africaine

La négociation d'un accord tendant à réglementer conventionnellement le trafic aérien à destination de l'Afrique du Sud s'était révélée nécessaire, dès 1948 déjà, non seulement pour mettre fin aux difficultés que la Swissair avait rencontrées, depuis 1947, lors de l'exécution de ses vols spéciaux vers ce pays, mais encore pour réserver les droits de notre entreprise nationale de transports aériens. Du côté suisse, on estimait que la création d'une liaison aérienne régulière entre la Suisse et Johannesburg répondait à un besoin économique et qu'elle serait de nature à favoriser considérablement les relations commerciales.

Les grands efforts déployés de 1948 à 1950 par l'ancien consulat général à Johannesburg auprès des autorités sud-africaines n'eurent pas le succès désiré, lesdites autorités s'étant opposées, pour des raisons de politique protectionniste, à l'établissement d'un service régulier de la Swissair vers le territoire de l'Union, de même qu'à la conclusion d'un accord avec la Suisse portant sur les lignes.

Après de nouvelles démarches de la légation de Suisse à Prétoria, les autorités sud-africaines firent cependant savoir, au printemps 1953, qu'elles seraient disposées à entrer en négociation avec les autorités suisses en vue de

la conclusion éventuelle d'un accord aéronautique. En effet, le 16 juillet 1953, une entrevue eut lieu à Berne avec une délégation de l'Union Sud-Africaine. Les négociations continuèrent par voie de correspondance, puis verbalement à Berne les 27 et 28 juillet 1954, pour aboutir finalement à un projet d'accord qui a été paraphé le 28 juillet 1954. L'accord a été signé, à Bernè, le 26 août 1954.

Contrairement à nos conventions habituelles, l'accord dont il s'agit ne contient pas de préambule. Cette dérogation n'a pas de portée matérielle.

L'article premier donne certaines définitions pour l'interprétation correcte de l'accord.

Abstraction faite d'une clause générale de réciprocité, l'article 2 ne concerne que l'exploitation, par une entreprise suisse désignée, d'un service aérien vers l'Afrique du Sud. En effet, l'Union Sud-Africaine s'est réservée de faire valoir des droits égaux tout en renonçant pour le moment à fixer une ligne aérienne déterminée. Bien que cette disposition soit inusitée dans sa forme, elle n'en est pas moins acceptable.

L'article 4 décrit les routes aériennes internationales que l'entreprise suisse désignée peut desservir alternativement, soit par la côte africaine orientale, soit par la côte africaine occidentale.

L'article 6 énumère les droits commerciaux qui doivent être conférés et les conditions particulières mises à l'exercice de ces droits.

Les articles 7, 8 et 9 contiennent certaines restrictions relatives à la fréquence des services, à la capacité de transport et à la publicité.

L'article 10 prévoit les dispositions générales concernant l'égalité de traitement à assurer entre les entreprises de transports aériens (taxes d'aéroport, exemption de droits de douane sur les carburants, lubrifiants et pièces détachées).

L'article 13 réserve le droit de l'Union Sud-Africaine de suspendre, sous certaines conditions, le service aérien exploité en application de l'accord par l'entreprise désignée.

Enfin, l'article 14 fixe d'ores et déjà la date de l'entrée en vigueur de l'accord et dispose que ce dernier pourra être dénoncé en tout temps moyennant un avis donné six mois d'avance.

Quant à la signature, elle a été donnée, du côté suisse, sous réserve de ratification.

S'il diffère, dans sa forme, de nos conventions bilatérales de transports aériens, l'accord conclu avec l'Union Sud-Africaine ne contient aucune clause matérielle nouvelle de quelque importance. L'intérêt de la Suisse à sa conclusion est manifeste, car il n'accorde des droits, en pratique, qu'à l'avantage de notre entreprise nationale de transports aériens.

Les textes des accords qui font l'objet du présent message concordent quant au fond et, partiellement, quant à la forme avec les conventions que depuis des années la Suisse a conclues à propos des transports aériens commerciaux et que les chambres ont expressément approuvées.

Tous les accords que nous vous proposons d'approuver sont des traités internationaux conclus pour une durée indéterminée. Ils peuvent être dénoncés en tout temps, par notification faite six mois d'avance (accords avec Israël, la Yougoslavie et l'Union Sud-Africaine) ou un an d'avance (accords avec le Liban, la Syrie et l'Iran). L'arrêté fédéral dont nous vous soumettons le projet en annexe n'est donc pas assujéti au referendum.

Les accords qui précèdent ont été examinés par la commission fédérale de la navigation aérienne; ils n'ont soulevé aucune objection de sa part.

Nous vous proposons de donner votre acquiescement à ces six nouveaux accords aéronautiques en adoptant le projet d'arrêté ci-joint, et nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 13 décembre 1954.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Rubattel

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

vu le message du Conseil fédéral du 13 décembre 1954,

arrête:

Article unique

Sont approuvés les accords sur la création et l'exploitation de services réguliers de navigation aérienne conclus avec Israël, le 19 novembre 1952, la Yougoslavie, le 28 mai 1953, le Liban, le 3 mars 1954, la Syrie, le 26 mai 1954, l'Iran, le 27 mai 1954 et l'Union Sud-Africaine, le 26 août 1954.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et Israël

Conclu à Hakirya le 19 novembre 1952

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement d'Israël,
considérant

que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et Israël un accord réglementant les transports aériens par des services réguliers;

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

Article premier

Les parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés au présent accord et à son annexe pour établir les services aériens internationaux réguliers définis à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs et qui sont dénommés ci-après «services convenus».

Article 2

a. Chaque partie contractante désignera par écrit à l'autre partie contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus.

b. Dès que la désignation lui aura été communiquée, l'autre partie contractante accordera sans retard à l'entreprise désignée, sous réserve des paragraphes c et d ci-après, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

c. L'autorité aéronautique d'une partie contractante pourra demander à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante de lui fournir la preuve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par cette autorité, conformément à la Convention de Chicago, pour l'exploitation de services aériens internationaux.

d. Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser d'agréer l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ainsi que celui de soumettre l'autorisation d'exploitation à telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires, dans tous les cas où la preuve n'aura pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci.

e. Une fois que les formalités prévues par les paragraphes a et c du présent article auront été accomplies, l'entreprise désignée et autorisée aura, en tout temps, la faculté de commencer l'exploitation des services convenus.

Article 3

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

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

c. 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, en tenant compte des besoins présents et raisonnablement prévisibles.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et israélien et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1. A la demande de trafic à destination ou en provenance de la partie contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services;
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.

e. Les entreprises désignées des parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour desservir, entre les territoires de celles-ci, les routes auxquelles se rapportent le présent accord et son annexe.

Article 4

a. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation et, en particulier, des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transports aériens, ainsi que des caractéristiques présentées par chaque service aérien, telles que la vitesse et le confort. Ces tarifs seront fixés conformément aux paragraphes ci-après.

b. Les tarifs mentionnés au paragraphe a ci-dessus seront convenus, dans la mesure du possible, par accord entre les entreprises désignées, qui procéderont comme suit :

1. Soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (IATA);
2. Soit par entente directe après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transports aériens de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie du même parcours.

c. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces autorités.

d. Si les entreprises de transports aériens désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe b ci-dessus ou si l'une des parties contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe précédent, les autorités aéronautiques des parties contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

e. En dernier ressort, le différend sera réglé conformément à l'article 9 du présent accord. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la partie contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre partie contractante le maintien des tarifs précédemment en vigueur.

Article 5

a. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre partie contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

b. Les carburants 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 ou pour le compte de cette entreprise et destinés uniquement aux aéronefs de ladite entreprise seront, sous réserve de réciprocité, exempts des droits d'entrée conformément à la réglementation

nationale. En ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, ils seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

c. Le traitement national ou celui dont jouit l'entreprise étrangère de transports aériens la plus favorisée affectée à des services aériens internationaux sera accordé en matière de droits d'entrée, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires pour l'équipement normal et les provisions de bord, sous conditions de réciprocité.

d. Les aéronefs que l'entreprise désignée d'une partie contractante utilisera sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, 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, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son 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.

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante 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 régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

c. Les passagers en transit à travers le territoire d'une partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les droits de douane, frais

d'inspection et taxes similaires ne seront pas perçus sur les bagages et marchandises en transit direct.

Article 8

Chaque partie contractante se réserve le droit de révoquer une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ou d'imposer telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires, lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Au cas où un différend surviendrait entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les parties contractantes s'efforceront, en premier lieu, de le régler entre elles par des négociations directes.

b. Au cas où les parties contractantes ne pourraient aboutir à un accord par voie de négociations, le différend sera soumis à un tribunal composé de trois arbitres. Chaque partie contractante désignera un arbitre et le troisième sera choisi conjointement par les deux parties contractantes, étant entendu que ce dernier ne sera le ressortissant d'aucune d'elles. Les parties contractantes désigneront leurs arbitres respectifs dans les deux mois à dater du jour où la demande d'arbitrage aura été présentée, et le troisième arbitre sera désigné dans le mois qui suivra cette période de deux mois. Si, dans les délais mentionnés ci-dessus, l'une ou l'autre partie contractante omet de désigner son arbitre ou que le troisième arbitre n'est pas désigné, le choix en appartiendra au Président de la Cour Internationale de Justice, qui procédera conformément aux règles du droit international.

c. Les parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être ordonnées au cours de l'instance, ainsi qu'à la décision arbitrale. Cette dernière sera, dans tous les cas, considérée comme définitive.

d. Chaque partie contractante assumera la moitié des dépenses occasionnées par l'arbitrage.

e. Si une partie contractante ne se conforme pas aux décisions du tribunal arbitral, l'autre partie contractante pourra, aussi longtemps qu'il en sera ainsi, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle aura octroyés à la partie contractante en défaut, en application du présent accord.

Article 10

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 11

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 les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

b. Dans les cas de l'article 2 d et de l'article 8, chaque partie contractante pourra demander une consultation. Celle-ci commencera dans les deux mois suivant la date de la demande. Si la consultation n'a pas abouti à une solution dans un nouveau délai d'un mois, les droits prévus dans les articles cités ci-dessus pourront être exercés.

c. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, à leur demande:

1. Des statistiques de trafic permettant de contrôler la fréquence et la capacité des services convenus;
2. Des rapports périodiques pouvant être raisonnablement requis de la première partie contractante au sujet du trafic transporté par ses entreprises désignées à destination ou en provenance du territoire de cette autre partie contractante, y compris, dans la mesure du possible, des informations concernant l'origine et la destination de ce trafic.

Article 12

a. Le présent accord sera appliqué dès le jour de sa signature pendant la durée de six (6) mois.

b. Passé ce délai, chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre partie contractante son intention de dénoncer le présent accord. Cette notification sera adressée simultanément à l'autre partie contractante et à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet six (6) mois après la date à laquelle sa notification aura été reçue par l'autre partie contractante. Au cas où la partie contractante à laquelle une telle notification serait adressée n'en accuserait pas réception, ladite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

c. Si, avant l'expiration du délai de six (6) mois mentionné ci-dessus, les parties contractantes conviennent d'un nouvel accord, ou si elles s'entendent pour que la notification de la dénonciation soit retirée, communication en sera faite à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

d. Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention multilatérale, relative aux droits commerciaux en matière d'aviation civile, qui viendrait à lier les parties contractantes.

e. Des modifications à l'annexe pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Elles entreront en vigueur

aussitôt qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

f. Le présent accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques. Si les instruments de ratification ne sont pas échangés dans les six (6) mois à partir de la date de signature du présent accord, chaque partie contractante pourra mettre fin à l'application de cet accord en notifiant à l'autre partie contractante sa dénonciation, qui prendra effet six (6) mois après la date de la notification.

Article 13

Pour l'application du présent accord:

- a. L'expression «autorité aéronautique» s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Office de l'Air, et en ce qui concerne Israël, du Ministère des Transports et des Communications, ou dans l'un et l'autre cas de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.
- b. L'expression «entreprise désignée» s'entendra de l'entreprise de transports aériens qu'une partie contractante aura choisie pour exploiter les services convenus et dont la désignation aura été notifiée à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante conformément à l'article 2 du présent accord.
- c. L'expression «territoire» aura la signification que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago.
- d. L'expression «la Convention de Chicago» s'entendra de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et de tout amendement à ladite Convention ou à ses annexes adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci.

Fait à Hakirya, le 19 novembre 1952, en double exemplaire, en langues française et hébraïque.

Pour le Conseil fédéral Suisse:

(signé) O. Seifert

Pour le Gouvernement d'Israël:

(signé) M. Sharett

ANNEXE

Sur le territoire de chaque partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre partie contractante jouira du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international; elle jouira, en outre, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions énoncées par l'accord.

Tableau I

Services que peut exploiter l'entreprise suisse de transports aériens:

1. Suisse-Athènes-Lod
2. Suisse-Athènes-Lod-Téhéran

Tableau II

Services que peut exploiter l'entreprise israélienne de transports aériens:

1. Israël-Athènes-Zurich
2. Israël-Athènes-Zurich-Paris

ACCORD

relatif

aux services aériens entre la Suisse et la République populaire fédérative de Yougoslavie

Conclu à Belgrade le 28 mai 1953

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République populaire Fédérative de Yougoslavie,

désireux d'établir des services aériens réguliers entre leurs deux pays,
sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent mutuellement et à titre de réciprocité les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe en vue d'établir les services aériens réguliers définis à cette annexe. Lesdits services pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article 2

1. Chacun de ces services pourra être mis en exploitation aussitôt que la Partie contractante à laquelle les droits spécifiés à l'annexe sont accordés aura désigné, à cet effet, une entreprise de transports aériens. L'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits délivrera sans délai l'autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée, sous réserve du paragraphe 2 ci-après et de l'article 8.

2. Toutefois, avant d'être autorisée à exploiter les services convenus, l'entreprise désignée pourra être appelée à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette autorité.

Article 3

En exploitant les services convenus, les entreprises désignées tiendront compte de leurs intérêts réciproques, afin que cette exploitation se développe d'une manière économique, saine et égale.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques des services convenus. Pour la fixation desdits tarifs, on tiendra compte également des principes qui, dans ce domaine, régissent la navigation aérienne internationale.

Les arrangements intervenus entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, ainsi qu'au sujet des horaires, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si ces entreprises ne peuvent arriver à une entente, lesdites autorités s'efforceront de trouver une solution.

Article 5

1. Chaque Partie contractante convient que les droits et taxes imposés à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations techniques n'excéderont pas les droits et taxes perçus de ses propres entreprises de transports aériens qui exploitent des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal introduits ou embarqués sur le territoire d'une Partie contractante pour l'usage exclusif des aéronefs appartenant à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et affectés aux services convenus bénéficieront, sur ledit territoire, sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services internationaux similaires, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Si l'entreprise désignée d'une des Parties contractantes est exempte, sur le territoire de celle-ci, de certains des droits indiqués aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les droits que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante sera tenue de payer ne pourront être plus élevés que les droits minima dus par l'entreprise étrangère de transports aériens la plus favorisée parmi celles qui ne bénéficient pas d'une exemption semblable.

4. Les aéronefs utilisés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres

droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

5. Les articles exemptés aux termes du paragraphe 4 ci-dessus ne pourront être débarqués sur le territoire d'une Partie contractante sans le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. Durant les escales, ils seront soumis au contrôle desdites autorités, mais sans que leur utilisation pour des raisons techniques soit entravée.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par une Partie contractante seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître, pour la navigation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants par un autre Etat.

Article 7

1. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante 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 aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les diverses formalités de contrôle, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, seront appliqués aux équipages, passagers, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, pendant que ceux-ci se trouveront dans les limites dudit territoire.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou de l'autre Partie contractante ou si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

1. Chaque Partie contractante s'engage à porter assistance, sur son territoire, aux aéronefs en détresse de l'autre Partie contractante dans la même mesure que s'il s'agissait de ses aéronefs nationaux.

2. En cas d'accident survenu à un aéronef d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et entraînant décès, blessures graves ou avarie sérieuse de l'aéronef, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident surviendrait ouvrira une enquête sur les circonstances de ce dernier. La Partie contractante dont relève cet aéronef sera autorisée à envoyer des observateurs qui assisteront à l'enquête. La Partie contractante qui procédera à celle-ci lui en communiquera le rapport et les conclusions.

Article 10

Tout aéronef appartenant aux entreprises désignées des Parties contractantes et affecté aux services convenus devra être muni des documents suivants:

- a. Certificat d'immatriculation;
- b. Certificat de navigabilité;
- c. Licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d. Carnet de route;
- e. Licence du poste de radiocommunication de bord;
- f. Liste nominale des passagers;
- g. Manifeste et déclarations détaillées du chargement;
- h. S'il y a lieu, permis spécial pour le transport par la voie des airs de certaines catégories de marchandises.

Article 11

1. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander à se consulter avec l'autre Partie contractante en vue d'apporter au présent accord tous amendements qui, à l'expérience, paraîtraient désirables.

2. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime nécessaire de modifier ou de compléter une clause quelconque de l'annexe, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront, d'un commun accord, procéder à une telle modification ou adjonction.

3. Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les Parties contractantes.

Article 12

Les différends relatifs à l'interprétation et à l'application du présent accord qui ne pourront être réglés par la voie diplomatique seront, à la demande d'une Partie contractante, soumis à la décision d'un tribunal arbitral.

Ce tribunal sera constitué de la manière suivante:

Dans le délai d'un mois à partir du moment où une Partie contractante aura adressé une demande dans ce sens à l'autre Partie contractante, chaque Partie contractante désignera un arbitre.

Au cours du mois suivant, les arbitres se réuniront pour choisir le surarbitre, d'un commun accord.

Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les deux Parties contractantes.

Les frais de l'arbitrage seront fixés par le tribunal et supportés à parts égales par les Parties contractantes.

Article 13

Pour l'application du présent accord et de son annexe, l'expression «autorité aéronautique» signifiera, sauf disposition contraire:

En ce qui concerne la Suisse, l'Office Fédéral de l'Air;

En ce qui concerne la Yougoslavie, la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Article 14

Pour autant que leurs engagements internationaux les y obligent, les Parties contractantes notifieront le présent accord et son annexe à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

Le présent accord sera appliqué dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes.

Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent accord moyennant un préavis de six mois.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent accord à Belgrade, le 28 mai 1953.

Cet accord a été fait en double original, en langue française.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **R. Kohli**

*Pour le Gouvernement de la République
Populaire Fédérative de Yougoslavie:*

(signé) **B. Crnobrnja**

ANNEXE

Section I

L'entreprise suisse désignée pourra exploiter le service aérien régulier défini ci-après:

Zurich-Belgrade, dans les deux directions, avec atterrissage facultatif à Zagreb.

Pendant l'exploitation de ce service, elle aura la faculté:

- a. D'embarquer sur le territoire yougoslave des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination du territoire suisse ou de celui de tout autre pays;
- b. De débarquer sur le territoire yougoslave des passagers, des envois postaux et des marchandises embarqués sur le territoire suisse ou sur celui de tout autre pays.

Section II

L'entreprise yougoslave désignée pourra exploiter le service aérien régulier défini ci-après:

Belgrade-Zurich, dans les deux directions, avec atterrissage facultatif à Zagreb.

Pendant l'exploitation de ce service, elle aura la faculté:

- a. D'embarquer sur le territoire suisse des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination du territoire yougoslave ou de celui de tout autre pays;
- b. De débarquer sur le territoire suisse des passagers, des envois postaux et des marchandises embarqués sur le territoire yougoslave ou sur celui de tout autre pays.

ACCORD

relatif

aux transports aériens entre la Suisse et le Liban

Conclu à Beyrouth le 3 mars 1954

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République Libanaise, désirant favoriser le transport aérien civil entre la Suisse et le Liban, conviennent de ce qui suit:

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe, nécessaires à l'établissement des services aériens (dénommés ci-après «services convenus») qui y sont définis.

Article 2

¹ Les services convenus pourront être inaugurés aussitôt que:

- a. La Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transports aériens;
- b. La Partie contractante qui accorde les droits aura délivré auxdites entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée, ce que, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 8 ci-après, elle fera dans un délai raisonnable.

² Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et règlements normalement appliqués par cette autorité, pour l'exploitation de services aériens internationaux.

³ Dans les zones occupées par des forces armées, la mise en exploitation dépendra encore, s'il y a lieu, de l'autorisation des autorités militaires compétentes.

Article 3

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte, dans la mesure du possible, des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA).

Article 4

Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 5

Pour éviter toute discrimination et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que:

- a. Chaque Partie contractante pourra imposer ou permettre que soient imposées des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités; elle fera en sorte que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles qui seraient payées par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.
- b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou pour le compte de ces entreprises et destinés uniquement aux aéronefs de celles-ci bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.
- c. Les aéronefs utilisés sur les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie contractante, les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.
- d. Les marchandises ainsi exemptes ne pourront être débarquées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante; elles seront placées sous contrôle douanier jusqu'à leur réexportation, mais sans que leur utilisation pour des raisons techniques soit entravée.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des

services convenus. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et licences conférés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 7

¹ Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante 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 sans distinction de nationalité aux aéronefs des entreprises désignées.

² Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

³ Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts des droits de douane, frais d'importation ou autres droits et taxes nationaux si le transit est direct.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de la révoquer 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 ressortissants de l'une ou de l'autre Partie contractante, ou si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ni aux conditions auxquelles ladite autorisation lui est accordée.

Article 9

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 10

Si une Partie contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent accord et de son annexe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront à cet effet. Cette consultation devra avoir lieu dans les soixante jours à partir de la date de la demande. Si lesdites autorités s'entendent sur les modifications à apporter à l'accord,

celles-ci n'entreront en vigueur qu'après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 11

¹ Tout différend entre les Parties contractantes 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 sera porté devant tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette Organisation. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

² Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue, qui sera considérée comme définitive.

Article 12

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

Article 13

Le présent accord entrera en vigueur le lendemain du jour de l'échange des instruments de ratification.

Pour ce qui est de l'exemption des droits, cette mesure aura effet dès le jour de la signature, et les droits perçus après cette date seront restitués.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait à Beyrouth, le 3 mars 1954

en double exemplaire, en langues française et arabe, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **F. Kappeler**

*Pour le Gouvernement
de la République Libanaise:*

(signé) **A. Naccache**

ANNEXE

¹ Les entreprises désignées d'une Partie contractante jouiront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale non commerciale; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sur les services définis ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent accord.

² Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Parties contractantes et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Tableau I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses désignées:

1. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban;
2. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban-Iran et au-delà;
3. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban-Irak (Basrah) et au-delà;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

Tableau II

Services que peuvent exploiter les entreprises libanaises désignées:

1. Liban-Turquie-Grèce-Italie-Suisse;
2. Liban-Turquie-Grèce-Italie-Suisse et au-delà;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

NOTE LIBANAISE

Beyrouth, le 27 mars 1954

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens entre le Liban et la Suisse, conclu le 3 mars 1954 et à l'échange de lettres de la même date concernant l'exploitation provisoire d'un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, j'ai l'honneur de vous proposer, conformément à l'article 10 dudit Accord, ce qui suit:

Outre les services définis au tableau I de l'annexe audit Accord, les entreprises suisses désignées pourront exploiter un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, étant entendu qu'elles ne seront pas autorisées à débarquer ou à embarquer au Caire des passagers, des envois postaux et des marchandises en provenance ou à destination du Liban, ni à pratiquer le stop over entre Beyrouth et Le Caire et vice versa.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères:

(signé) Alfred Naccache

Son Excellence
Monsieur Franz KAPPELER
Ministre de Suisse
BEYROUTH

RÉPONSE SUISSE

Beyrouth, le 27 mars 1954

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour ainsi conçue:

«Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens entre le Liban et la Suisse, conclu le 3 mars 1954 et à l'échange de lettres de la même date concernant l'exploitation provisoire d'un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, j'ai l'honneur de vous proposer, conformément à l'article 10 dudit Accord, ce qui suit:

Outre les services définis au tableau I de l'annexe audit Accord, les entreprises suisses désignées pourront exploiter un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, étant entendu qu'elles ne seront pas autorisées à débarquer ou à embarquer au Caire des passagers, des envois postaux et des marchandises en provenance ou à destination du Liban, ni à pratiquer le stop over entre Beyrouth et Le Caire et vice versa.»

J'ai l'honneur de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement sur ce qui précède.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre de Suisse:

(signé) F. Kappeler

Son Excellence

Monsieur Alfred NACCACHE

Ministre des Affaires Etrangères
de la République Libanaise

BEYROUTH

ACCORD

relatif

aux services aériens civils réguliers entre la Suisse et la Syrie

Conclu à Damas le 26 mai 1954

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République Syrienne,

Considérant qu'il convient de favoriser et d'encourager la plus large distribution possible des avantages procurés par les voyages aériens pour le bien général de l'humanité, aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine,

Qu'il y a lieu de stimuler les communications aériennes internationales afin de développer la compréhension amicale et la bonne volonté entre les peuples, ainsi que de s'assurer en même temps les nombreux avantages indirects de ce mode de transport pour la prospérité commune de la Suisse et de la Syrie,

Et désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens civils réguliers entre les deux pays et au-delà,

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

Article premier

Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés à l'annexe au présent accord en vue d'établir les services aériens civils internationaux réguliers définis à cette annexe (ci-après dénommés «services convenus»). Ces services convenus pourront être ouverts immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

1. Les services convenus pourront être mis en exploitation aussitôt que:
 - a. La partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens (ci-après dénommées «entreprises désignées») pour desservir les routes aériennes spécifiées à l'annexe;

b. La partie contractante qui accorde les droits aura, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 10 ci-après, accordé aux entreprises désignées l'autorisation d'exploitation appropriée, ce qu'elle fera dans le délai le plus court possible.

2. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette autorité, pour l'exploitation commerciale de transports aériens internationaux.

3. Dans les zones occupées militairement ou qui sont affectées par une occupation militaire, l'ouverture des services convenus sera subordonnée, s'il y a lieu, à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

Les dispositions du présent accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant des droits exclusifs à l'autre partie contractante ou à ses entreprises désignées ou comme ayant un caractère d'exclusivité et de discrimination envers les entreprises de transports aériens de tout pays tiers.

Article 4

Les dispositions du présent accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant aux entreprises désignées d'une partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante, contre rémunération ou même contre une récompense quelconque, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le même territoire.

Article 5

1. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

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

3. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartiennent les entreprises désignées et les pays de destination.

4. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante, aux points spécifiés à l'annexe, du trafic international

à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et syrien et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

- a. A la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination;
- b. Aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier;
- c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international en des points situés sur les routes aériennes spécifiées, entre les territoires des parties contractantes, seront exercés conformément au principe défini au paragraphe 2 ci-dessus.

6. Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 6

1. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA), si les entreprises désignées font partie de cette association. A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes.

2. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 14 ci-après.

Article 7

1. Les taxes que chaque partie contractante pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées de l'autre partie contractante pour l'usage des aéroports publics et d'autres facilités ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'usage desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux utilisés sur des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par ou pour le compte de l'autre partie contractante ou de ses entreprises désignées et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises bénéficieront

sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux ou à celles de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes imposés par la première partie contractante.

3. Les aéronefs utilisés sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs des entreprises désignées d'une partie contractante seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante et à leur départ de celui-ci, exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 8

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

2. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son 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.

Article 9

1. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

Article 10

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation aux entreprises désignées de l'autre partie contractante, ou celui de la révoquer, lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ces entreprises sont entre les

maines de ressortissants de l'une ou l'autre partie contractante, ou lorsque les entreprises désignées ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'article 9 ci-dessus, ou qu'elles n'observent pas les conditions auxquelles ont été accordés les droits spécifiés au présent accord.

Article 11

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 les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte, en particulier, des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger régulièrement.

Article 12

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 13

Si une partie contractante désire modifier le présent accord ou son annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités compétentes des parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Les modifications convenues entre ces autorités entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

1. Si un différend s'élève entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les parties contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend par des négociations entre elles.

2. Si les parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes dans un délai de quatre-vingt-dix jours dès la date à laquelle l'une d'elles aura, pour la première fois, saisi l'autre de l'objet du différend:

- a. Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de tout autre personne ou organisme;
- b. Si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne peuvent se mettre d'accord, dans un délai de soixante jours, sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

3. Chaque partie contractante pourra demander au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou à tout autre tribunal arbitral, personne ou organisme auquel le différend aura été soumis en application du paragraphe 2 ci-dessus, d'ordonner que les parties contractantes prennent des mesures provisionnelles jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

4. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2, ainsi qu'à toute ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus.

5. Si une partie contractante ou une entreprise désignée par elle négligeait de se conformer à une décision prise en application du paragraphe 2 ou à une ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus, l'autre partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, limiter, suspendre ou révoquer, au préjudice de la partie contractante en faute ou de ses entreprises désignées, ou encore au préjudice de l'entreprise désignée en faute, l'exercice des droits accordés en vertu du présent accord.

6. Les dispositions du présent accord ne restreignent aucunement le droit de chaque partie contractante d'appliquer en tout temps l'article 16 ci-après.

Article 15

Le présent accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui lierait les parties contractantes et qui aurait reçu un commencement d'exécution.

Article 16

Chaque partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. A défaut d'un accusé de réception émanant de l'autre partie contractante, ladite notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17

Le présent accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à DAMAS le vingt-six mai mil neuf cent cinquante-quatre, en double exemplaire, en langues française et arabe, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **Franz Kappeler**

Ministre de Suisse en Syrie

*Pour le Gouvernement
de la République Syrienne:*

(signé) **Rachad Jabbri**

Ministre des Travaux Publics
et des Communications

ANNEXE

Les entreprises désignées de chaque partie contractante jouiront, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale civile à des fins non commerciales, elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante et sur les routes aériennes spécifiées aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises aux conditions énoncées par le présent accord.

Tableau I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses désignées:

Points en Suisse-Rome-Athènes-Istanbul-Beyrouth-Damas-Points en Irak et/ou en Jordanie et/ou en Iran et/ou en Egypte et au-delà de ces pays, dans les deux directions, avec faculté de supprimer une ou plusieurs escales, lors de tout ou partie des vols.

Tableau II

Les entreprises syriennes désignées pourront exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur des routes aériennes, partant de points en Syrie, qui, par des points intermédiaires, conduiront en Suisse et au-delà. Les points intermédiaires et les points d'atterrissage en Suisse seront fixés ultérieurement, d'un commun accord entre les parties contractantes.

ACCORD

entre

la Suisse et l'Iran, relatif aux services aériens commerciaux entre les deux pays et au-delà

Conclu à Téhéran le 27 mai 1954

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et Sa Majesté Impériale le Shahinshah de l'Iran,

également désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires de la Suisse et de l'Iran et au-delà de ces derniers,

ont désigné leurs plénipotentiaires,

Le Conseil Fédéral Suisse:

Son Excellence Monsieur Alfred ESCHER, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Suisse en Iran,

Sa Majesté Impériale le Shahinshah de l'Iran:

Son Excellence Monsieur Abdollah ENTEZAM, Ministre des Affaires Etrangères,

lesquels, dûment autorisés sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent accord, sauf indication contraire du contexte:

- a. Le terme «autorités aéronautiques» s'entendra, dans le cas de l'Iran, du «Département Général de l'Aviation Civile» et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Département Général ou des fonctions similaires et, dans le cas de la Suisse, de l'«Office Fédéral de l'Air» et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou des fonctions similaires.

- b. Le terme «Convention» s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.
- c. Les termes «territoire», «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» auront le sens qui leur est respectivement assigné par les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2

a. Pour établir les services aériens internationaux définis à l'annexe et dénommés ci-après «services convenus», chaque Partie contractante, sous réserve des dispositions du présent accord, confère aux entreprises de transports aériens que l'autre Partie contractante désignera en application de l'article 3 ci-après:

- 1. Le droit de faire survoler son territoire par leurs aéronefs;
- 2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- 3. Le droit de faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, en vue de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux en provenance ou à destination d'autres points également spécifiés.

b. Dans les zones de guerre ou d'occupation militaire, ou dans les régions affectées par de telles opérations, l'exploitation des services convenus sera soumise, en outre, à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

a. Chaque Partie contractante désignera, en en informant par écrit l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transports aériens, dénommées ci-après «entreprises désignées», pour exploiter les services convenus. Dès qu'elle aura reçu avis de cette désignation et sous réserve de l'article 4 ci-après, l'autre Partie contractante accordera sans délai à cette ou à ces entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès des autorités aéronautiques habilitées à délivrer l'autorisation qu'elles remplissent les conditions prescrites conformément aux lois et règlements appliqués par ces autorités pour l'exploitation de services aériens internationaux.

Article 4

a. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée, de la révoquer si elle a été accordée ou de la suspendre, ou encore de soumettre l'usage de cette autorisation à telles conditions qu'elle pourrait juger nécessaires si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de

ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui désigne celle-ci, ou de ses ressortissants.

b. Chaque Partie contractante aura aussi le droit, après s'être consultée avec l'autre Partie contractante, de suspendre l'octroi de l'autorisation d'exploitation accordée à une entreprise désignée ou de soumettre l'usage de cette autorisation à telles conditions qu'elle pourrait juger nécessaires si cette entreprise ne se conforme pas aux articles 11 et 13 de la Convention, tels qu'ils sont actuellement rédigés, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 5

Le présent accord ne pourra être interprété comme conférant des droits exclusifs à l'une ou à l'autre Partie contractante ou à leurs entreprises désignées, ni comme instituant un régime d'exclusion ou de discrimination à l'égard des entreprises de transports aériens d'un pays tiers.

Article 6

Le présent accord ne pourra être interprété comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le même territoire.

Article 7

a. Les entreprises désignées de chacune des deux Parties contractantes bénéficieront, sur le territoire de l'autre, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

b. Les services convenus seront en relation étroite avec les besoins du public et auront pour objet primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux entre le territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises et le pays de destination finale.

c. Sur les parcours communs, les entreprises désignées des deux Parties contractantes prendront en considération leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, sur le territoire d'une Partie contractante autre que celle qui aura désigné les entreprises chargées du transport des passagers, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2. Aux exigences d'un service aérien long-courrier; et
3. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 8

Les tarifs à percevoir sur les services convenus seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, en particulier l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques présentées par chaque service (y compris la rapidité et le confort), ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur les routes considérées ou sur certains de leurs tronçons. Les tarifs seront, si possible, convenus pour chaque route entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes, en consultation avec d'autres entreprises de transports aériens desservant la même route ou l'un de ses tronçons. Un tel accord sera obtenu, lorsque faire se pourra, par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (IATA). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces autorités s'efforceront de trouver une solution si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 12 ci-après.

Article 9

Les articles 9, 13, 14, 15, 24, 29, 31, 32, 33 et 35 de la Convention, tels qu'ils sont actuellement rédigés, lieront les Parties contractantes entre elles pendant la durée du présent accord comme s'ils faisaient partie intégrante de ce dernier, à moins que lesdites Parties contractantes en tant qu'Etats participant à la Convention ne ratifient toutes deux les amendements à ces articles qui seraient entrés en vigueur conformément à l'article 94 de celle-ci. En pareil cas, les articles ainsi amendés lieront également les Parties contractantes.

Article 10

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante procureront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des informations et statistiques pouvant raisonnablement être requises sur:

- a. La fréquence et la capacité des services convenus; et
- b. Le trafic transporté par les entreprises désignées de la première Partie contractante à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ou en transit par celui-ci, avec mention de l'origine et de la destination dudit trafic.

Article 11

a. Si une Partie contractante estime désirable de modifier les termes du présent accord, elle pourra demander une consultation entre les autorités

aéronautiques des Parties contractantes et cette consultation devra commencer dans un délai de soixante jours dès la date de la demande. Lorsque ces autorités se seront entendues sur la modification à apporter à l'accord, celle-ci entrera en vigueur après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

b. Les changements apportés par une Partie contractante aux routes utilisées pour l'exploitation de services convenus par ses entreprises désignées ne seront pas considérés comme des modifications du présent accord, sauf s'ils concernent des points desservis par ces entreprises sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à de tels changements, à la condition, toutefois, de les notifier sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières autorités estiment, eu égard aux principes énoncés à l'article 7 ci-dessus, que les intérêts de l'une de leurs entreprises de transports aériens sont affectés par le trafic assuré entre le territoire de cette Partie contractante et la nouvelle escale en pays tiers par les entreprises désignées de la première Partie contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de celle-ci, afin de parvenir à un accord satisfaisant.

Article 12

a. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforceront tout d'abord de régler ce différend directement entre elles.

b. Si elles n'arrivent pas à un arrangement dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la question litigieuse a été soulevée par l'une d'elles, les Parties contractantes pourront convenir de soumettre ce différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de quelque autre personne ou organisme. Si elles ne s'entendent pas à ce sujet ou si elles ne peuvent se mettre d'accord dans un délai de trente jours sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra soumettre celui-ci à la décision de tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Chaque Partie contractante pourra demander au tribunal arbitral ou au tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, selon le cas, d'indiquer aussitôt que possible les mesures provisoires qui devraient être prises pour sauvegarder les droits respectifs des Parties contractantes.

c. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue ou à prendre les mesures indiquées en application du présent article.

d. Si une Partie contractante ou l'une de ses entreprises désignées négligeait de se conformer à cette décision ou de prendre ces mesures, l'autre

Partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, refuser, limiter ou suspendre l'exercice de tous droits accordés, en application du présent accord, à la Partie contractante en demeure ou à son entreprise désignée en demeure.

Article 13

Le présent accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale concernant l'octroi de droits commerciaux pour l'exploitation de services aériens internationaux qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article 14

Le présent accord prendra fin un an après la date de réception, par une Partie contractante, de l'avis de dénonciation de l'autre Partie contractante, à moins que ledit avis ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Un même avis sera adressé simultanément au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La Partie contractante qui recevra l'avis de dénonciation en accusera réception. A défaut d'un tel accusé de réception, l'avis sera réputé reçu quatorze jours après être parvenu au Conseil de l'Organisation.

Article 15

Le présent accord et son annexe, ainsi que toutes additions ou modifications ultérieures, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 16

Le présent accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent accord.

Fait à Téhéran, le 27 mai 1954, en double exemplaire, en langues française et persane, les deux textes faisant également foi.

Au nom du Conseil Fédéral Suisse:

(signé) Escher

*Au nom de Sa Majesté Impériale
le Shahinshah de l'Iran:*

(signé) A. Entezam

ANNEXE

Tableau I

Services aériens que peuvent exploiter les entreprises iraniennes désignées:

1. Iran-Beyrouth-Athènes-Rome-Genève et/ou Zurich et au-delà, dans les deux directions.
2. Iran-Damas-Istanbul-Athènes-Rome-Genève et/ou Zurich et au-delà, dans les deux directions.

Sur tous les services aériens définis ci-dessus, des escales pourront être supprimées lors de tout ou partie des vols, à la convenance des entreprises iraniennes désignées.

Tableau II

Services aériens que peuvent exploiter les entreprises suisses désignées:

1. Suisse-Rome-Athènes-Istanbul-Ankara-Beyrouth-Damas-Lyddà-Téhéran et/ou Abadan et au-delà, dans les deux directions.
2. Suisse-Rome-Athènes-Beyrouth-Damas-Lyddà-Le Caire-Basra-Abadan et/ou Téhéran et au-delà, dans les deux directions.

Sur tous les services aériens définis ci-dessus, des escales pourront être supprimées lors de tout ou partie des vols, à la convenance des entreprises suisses désignées.

10425

ACCORD

entre

la Suisse et l'Union Sud-Africaine relatif aux services aériens

Conclu à Berne le 26 août 1954

Date de l'entrée en vigueur: 1^{er} avril 1955

Article premier

Pour l'application du présent accord:

- a. L'expression «territoire», se rapportant à l'une des parties à cet accord, s'entend des étendues terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, le mandat, l'administration ou la tutelle de cette partie contractante;
- b. L'expression «service aérien» s'entend de tout service régulier effectué au moyen d'aéronefs pour le transport public de passagers, d'envois postaux ou de marchandises;
- c. L'expression «escale pour raisons non commerciales» s'entend de toute escale dont l'objet n'est pas d'embarquer ou de débarquer des passagers, des envois postaux ou des marchandises.

Article 2

Sous réserve du droit conféré au Gouvernement de l'Union Sud-Africaine d'exploiter en tout temps, à titre de réciprocité, un service aérien entre l'Union Sud-Africaine et la Suisse, le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine consent à l'exploitation d'un service aérien entre les territoires de la Suisse et de l'Union Sud-Africaine par une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement suisse et agissant en son nom (dénommée ci-après «entreprise désignée»).

Article 3

Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée seront entre les mains de ressortissants suisses.

Article 4

Le service aérien de l'entreprise désignée aux termes du présent accord sera assuré sur l'une ou l'autre des routes décrites ci-après, et, dans l'un ou l'autre cas, dans les deux directions :

- a. Suisse-Milan/Rome-Tunis/Alger/Tripoli-Kano-Lagos/Accra-Léopoldville/Brazzaville-Livingstone-Johannesbourg; ou
- b. Suisse-Milan/Rome-Athènes-Beyrouth/Tel-Aviv-Le Caire-Khartoum/Addis Abeba-Entebbe/Nairobi-Salisbury/Livingstone-Johannesbourg.

Article 5

Tout ou partie des points intermédiaires des routes décrites à l'article 4 pourront n'être pas desservis lors de tout vol, à la convenance de l'entreprise désignée.

Article 6

1. Les points situés sur les routes décrites ci-après, auxquels sous réserve de la concurrence de tout pays tiers intéressé, du trafic en provenance ou à destination du territoire de l'Union Sud-Africaine :

- a. Pourra être débarqué ou embarqué (escales commerciales agréées), et
- b. Ne pourra être débarqué ni embarqué (escales pour raisons non commerciales) par l'entreprise désignée sont :

Pays	Escales commerciales	Escales pour raisons non commerciales
<i>(i) (route décrite au paragraphe a de l'article 4)</i>		
Suisse	Points en Suisse	—
Italie	—	Milan ou Rome
Tunisie ou	Tunis ou	—
Algérie ou	Alger ou	—
Royaume-Uni de Libye	Tripoli	—
Nigéria	Kano	—
Côte de l'Or	Lagos ou Accra	—
Congo belge ou	Léopoldville ou	—
Afrique équatoriale française	Brazzaville	—
Fédération de Rhodésie et Nyassaland	—	Livingstone
Union Sud-Africaine	Johannesbourg	— ; ou

Pays	Eseales commerciales	Eseales pour raisons non commerciales
(ii) (route décrite au paragraphe b de l'article 4)		
Suisse	Points en Suisse	—
Italie	—	Milan ou Rome
Grèce	Athènes	—
Liban ou Israël	Beyrouth ou Tel-Aviv	—
Egypte	—	Le Caire
Soudan ou Ethiopie	—	Khartoum
Ouganda ou Kenya	Addis Abeba	—
Fédération de Rhodésie et Nyassaland	—	Entebbe ou Nairobi
Union Sud-Africaine	—	Salisbury ou Livingstone
	Johannesbourg	—

2. Dans l'éventualité où le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

- a. Conclurait un accord aéronautique avec un pays tiers, ou
- b. Déciderait d'exercer, en application d'un accord aéronautique déjà conclu, des droits commerciaux dans un pays tiers,

où des droits commerciaux auraient été accordés aux termes du paragraphe 1, ceux-ci pourront être sujets à revision.

Article 7

La fréquence du service aérien assuré par l'entreprise désignée sur l'une ou l'autre des routes décrites à l'article 4 sera d'une course par semaine.

Article 8

Nonobstant les dispositions de l'article 6, l'entreprise désignée n'embarquera ou ne débarquera à Johannesburg pas plus de cinquante-six passagers par vol, et la capacité non utilisée lors d'un vol ne pourra être reportée de celui-ci à un autre vol.

Article 9

L'entreprise désignée ne publiera ni ne fera publier aucune réclame propre à encourager sur ses services un courant de trafic de Grande-Bretagne vers le territoire de l'Union Sud-Africaine ou du territoire de l'Union Sud-Africaine vers la Grande-Bretagne.

Article 10

1. Les taxes que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine pourra imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée pour l'utilisation des aéroports et autres facilités n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par des aéronefs de l'Union Sud-Africaine affectés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire de l'Union Sud-Africaine par l'entreprise désignée ou pour le compte de celle-ci et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres taxes imposés par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales affectées à des services aériens internationaux ou aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

3. Les aéronefs de l'entreprise désignée desservant l'une ou l'autre des routes décrites à l'article 4, pour un vol à destination ou en provenance du territoire de l'Union Sud-Africaine, ou en transit par ce territoire, seront admis temporairement en franchise de douane, mais ils seront soumis, pour le reste, aux règlements douaniers de l'Union Sud-Africaine. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs de l'entreprise désignée, seront, sur le territoire de l'Union Sud-Africaine, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus du territoire de l'Union Sud-Africaine.

Article 11

Les tarifs que percevra l'entreprise désignée et les conditions de transport seront conformes aux recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA) et approuvés par le Gouvernement suisse et par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine.

Article 12

L'entreprise désignée remettra le plus tôt possible, à la fin de chaque trimestre, les statistiques mensuelles du trafic à l'autorité compétente de l'Union Sud-Africaine, sous la forme et de la manière requises par cette autorité.

Article 13

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine aura le droit de suspendre le service aérien exploité en application de cet accord par l'entreprise désignée, si celle-ci ne se conforme pas aux lois et règlements du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine ou n'observe pas l'une ou l'autre des con-

ditions fixées par cet accord. A moins qu'une suspension immédiate soit indispensable pour prévenir une nouvelle infraction à une loi, à un règlement ou à une condition par l'entreprise désignée, le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine n'exercera ce droit qu'après s'être consulté avec le Gouvernement suisse.

Article 14

Le présent accord entrera en vigueur le premier avril 1955 et demeurera en vigueur indéfiniment; cependant, chaque partie contractante pourra y mettre fin par avis écrit donné six mois d'avance à l'autre partie contractante.

Fait à Berne le 26 août 1954, en double exemplaire, dans les langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse:

(signé) **Max Petitpierre**

sous réserve de ratification

*Pour le Gouvernement de l'Union
Sud-Africaine:*

(signé) **P. O. Sauer**

Min. of Transport Union of S. Africa

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (Du 13 décembre 1954)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1954
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6750
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1954
Date	
Data	
Seite	1261-1314
Page	
Pagina	
Ref. No	10 093 722

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.