

CH_VB 92.017 vom 12. Februar 1992

Bundesverwaltung, 1992-02-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.017

FR: CH_VB 92.017 du 12 février 1992

IT: CH_VB 92.017 del 12 febbraio 1992

Erwägungen

E. 12

Résultats de la procédure préliminaire La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé les différents accords sur le trafic aérien de ligne. 2 Partie spéciale: Commentaires des différents accords sur le trafic aérien de ligne 21 Accord avec le Sultanat d'Oman 211 Situation initiale L'intérêt des autorités d'Oman à conclure avec la Suisse un accord sur le trafic aérien remonte à 1982. Alors qu'elle se trouvait en Suisse, en 1983, pour des négociations commerciales, une délégation omanaise de haut rang a souligné une nouvelle fois l'importance que revêtent les liaisons aériennes et exprimé le désir de régler ses relations aéronautiques par le biais d'un accord. Bien que Swissair n'ait pas d'intérêt immédiat à desservir Muscat, il a paru opportun d'entamer des négociations, notamment en vue de créer une réserve de droits de trafic. Les pourparlers se sont déroulés à Oman en mars 1984 et, par la suite, en Suisse. L'accord a été paraphé le 21 septembre 1984, puis finalement signé le 27 septembre 1986. 212 Commentaires de certaines clauses de l'accord Les négociations se sont déroulées sur la base du texte standard suisse. L'accord s'en écarte sur les points suivants: Article 8 Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les autorisations seront reconnus réciproquement s'ils satisfont aux exigences minimales de l'OACI. 1197

Article 9 L'exonération douanière est limitée aux marchandises qui sont importées par les entreprises désignées. Article 12 La vente des titres de transport est soumise à la législation nationale. Article 20 La résiliation de l'accord prend effet après douze mois. Tableau des routes Le tableau des routes se limite à l'échange de droits pour le trafic direct. Les routes sont limitées à des points déterminés préalablement. 213 Appréciation L'accord constitue une base légale appropriée pour établir et développer des relations aéronautiques bilatérales. Les divergences par rapport au texte standard suisse étant minimales, elles sont acceptables, vu que l'offre de transport n'est soumise à aucune restriction concernant tant les types d'avion que le nombre de fréquences hebdomadaires. On peut néanmoins regretter l'absence de droits pour le trafic intermédiaire. Swissair n'envisage pas de desservir Oman pour l'instant. 22 Accord avec le Gouvernement de Hong Kong 221 Situation initiale L'accord conclu le 5 avril 1950 avec la Grande-Bretagne constitue la base juridique actuelle sur laquelle reposent nos relations de trafic aérien avec Hong Kong. Dans la perspective du retour de la colonie britannique de Hong Kong à la République populaire de Chine, la Grande-Bretagne a signé avec cette dernière, le 19 décembre 1984, la déclaration intitulée «Joint Déclaration of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of China on the Question of Hong Kong». L'arrangement, qui fixe le respect des obligations contractuelles par la Chine pour une durée de 50 ans, contient notamment des dispositions sur l'établissement de liaisons aériennes internationales. Hong Kong devient une «spécial administrative région»

(SAR), placée sous la souveraineté de la Chine. Les autorités de cette région ont la compétence exclusive de conclure des arrangements avec des Etats ou de modifier des accords existants dans la mesure où ils se limitent à Hong Kong. C'est à la demande des autorités britanniques que des négociations ont été menées à ce sujet en 1986, afin de transposer dans deux arrangements séparés les bases juridiques actuelles communes à la Grande-Bretagne et à Hong Kong. Après d'âpres négociations, l'accord pour la future SAR a été paraphé le 5 mai 1987. Sa signature est intervenue le 26 janvier 1988. 1198

222 Commentaires de certaines clauses de l'accord Le nouvel accord reprend pour l'essentiel les principes libéraux de celui qui a été conclu en 1950 avec la Grande-Bretagne. Les limitations de trafic existantes ont été fixées dans des arrangements additionnels. Les dispositions ci-après s'écartent du texte standard actuel. Article premier Le terme «zone» (area) remplace celui de «territoire» (territory). Article 3 Les droits de 5e liberté ne peuvent être exercés que s'ils sont convenus entre les autorités aéronautiques. Article 4 II est possible de désigner plusieurs entreprises pour exploiter les services convenus. Article 9 II sera en principe tenu compte des intérêts des usagers lors de la fixation des tarifs. Article 11 Le libellé de l'article sur la sûreté est plus sévère que celui qui est recommandé par l'OACI. Article 14 Les dispositions du droit national sont applicables à l'activité commerciale des représentations. Article 21 L'application provisoire de l'accord dès la date de sa signature n'est pas prévue. 223 Appréciation Le nouvel accord garantit à l'entreprise suisse la poursuite de son programme de vol avec la possibilité d'adapter son offre de transport à l'évolution du trafic. Par rapport au statu quo, rien n'a en principe été modifié, hormis la séparation juridique. Après que la Grande-Bretagne eut, dans le passé, toujours fait compenser chaque acquis concernant Hong Kong par de généreuses concessions de la part de la Suisse, on constate, sur le vu d'une appréciation globale de la situation actuelle concernant les droits de trafic de Swissair en Grande-Bretagne, qu'il y a une certaine inégalité aux dépens de l'entreprise suisse. Il y aura lieu d'en tenir compte lors de futures négociations. 1199

23 Accord avec les Emirats arabes unis 231 Situation initiale Depuis 1975, Swissair dessert Abu Dhabi et Dubai, deux des sept Etats qui forment depuis 1971 la Fédération des Emirats arabes unis (FEA). Ces vols sont assurés sur la base d'un document intitulé «operating permit», limité à un an. Face à cette situation peu satisfaisante du point de vue juridique, la Suisse s'est efforcée depuis un certain temps de conclure un accord sur le trafic aérien de lignes avec la FEA. Vu que la Fédération n'est pas dotée d'un organisme central habilité à traiter des questions de droit aérien international, et que chaque Etat est compétent à cette fin, il aurait fallu en principe conclure un accord avec chacun d'entre eux. Diverses raisons nous ont incités à renoncer à une telle procédure. La situation s'étant toutefois modifiée en 1985, la Fédération a proposé à la Suisse d'ouvrir des négociations, étant entendu que la FEA serait le partenaire contractuel unique de notre pays. La Suisse ayant accepté cette proposition, les négociations ont pu être menées à terme; l'accord a été paraphé le 8 mai 1986, puis signé le 13 mars 1989. 232 Commentaires de certaines clauses de l'accord Article 3 Possibilité de désigner plusieurs entreprises de transports aériens. Article 13 Transfert des excédents de recettes selon la législation nationale. Article 14 Le personnel sera embauché en conformité avec les dispositions du droit national. Article 16 Les différends seront réglés sans avoir recours à un tribunal arbitral. Article 21 L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature n'est pas prévue. 233 Appréciation L'accord règle de manière exhaustive les droits et obligations mutuels des

Parties Contractantes, des autorités aéronautiques et des entreprises désignées. Il constitue une base juridique adéquate qui garantit le maintien des relations aéronautiques bilatérales actuelles. En outre, il contient des clauses évolutives, qui permettront de s'adapter à temps aux nouveaux besoins de transport. 1200

jf 24 Accord avec la République du Zimbabwe 241 Situation initiale Les efforts de la Suisse visant à conclure un accord de trafic aérien avec le Zimbabwe remontent à l'époque qui a immédiatement suivi l'accession de ce pays à l'indépendance, le 18 avril 1980. Une première requête suisse demandant l'ouverture de consultations a été refusée. Néanmoins, sur la base d'une autorisation d'exploitation limitée dans le temps, Swissair a pu ouvrir une liaison vers Harare le 6 août 1982. En mars 1984, le manque de rentabilité de cette ligne a contraint Swissair à interrompre ses services. En 1986, les autorités zimbabwaises ont signalé leur disposition à ouvrir des négociations au niveau gouvernemental. Elles ont toutefois échoué, en raison notamment des exigences financières exagérées du Zimbabwe. Après que la Suisse eut entrepris plusieurs démarches afin de relancer le débat, des pourparlers ont eu lieu en automne 1987. L'accord a été paraphé le 9 octobre de la même année, puis signé le 22 février 1990. 242 Commentaires de certaines clauses de l'accord Le texte standard suisse, qui a servi de base aux négociations, a pu être repris en majeure partie quant au fond. Les dispositions ci-après s'en écartent: Article 11 Disposition restrictive applicable à l'activité commerciale de l'entreprise. Impossibilité d'acquiescer des billets de passage libellés en monnaies d'autres Etats, librement convertibles. Article 17 Le non-respect des décisions du tribunal arbitral permet de retirer, entièrement ou à titre provisoire, les droits concédés. Tableau des routes Seuls les droits pour le trafic direct sont spécifiés dans le tableau des routes. Par contre, la possibilité de choisir librement celles-ci est garantie. 243 Appréciation L'accord permet à Swissair de rétablir en tout temps ses liaisons aériennes vers Harare. Toutefois, il faudra au préalable satisfaire à plusieurs exigences commerciales, qui entraîneront en partie le versement d'indemnités considérables. Swissair prévoit de réinclure le Zimbabwe dans son réseau dès l'hiver 1992/93. 25 Accord avec l'Australie 251 Situation initiale Les premiers contacts avec les autorités australiennes en vue de conclure un accord sur le trafic aérien datent de 1969. Une première requête présentée à 1201

l'époque par la Suisse pour l'ouverture de négociations au niveau gouvernemental a été rejetée. Par la suite, les efforts entrepris à intervalles réguliers pour relancer le débat ont également été autant d'échecs. Ce n'est qu'en 1987 qu'une nouvelle demande de consultations a laissé entrevoir les premiers signes de changement dans la politique aéronautique suivie jusque-là par l'Australie. La percée tant attendue s'est concrétisée en 1988, lorsque cet Etat s'est déclaré disposé à entamer des négociations avec la Suisse. Elles se sont déroulées en mars 1988, puis en mai et décembre 1989. L'accord a été paraphé le 7 décembre 1989. Quant à sa signature, elle date du 17 octobre 1990. 252 Commentaires de certaines clauses de l'accord Les trois séries de négociations ont été très difficiles. Bien que l'Australie ait été ouverte au dialogue, elle a toujours tenté de remettre en question la nécessité de conclure un accord international avec notre pays. Finalement, la délégation suisse a réussi à convaincre ses interlocuteurs de la position adoptée par la Suisse et à les persuader de conclure un accord. Celui-ci, qui repose sur les textes standards suisse et australien, est conforme pour l'essentiel à notre conception; il s'écarte du texte standard suisse sur les points suivants: Article 3 Réexamen à intervalles réguliers de la capacité offerte. Article 5 Le libellé de l'article sur la sûreté est plus sévère que celui recommandé

par l'OACI. Article 11 Les dispositions du droit national sont applicables à l'engagement du personnel pour les représentations, ainsi qu'au transfert des excédents de recettes. Article 12 Il faudra tenir compte des intérêts des usagers lors de la fixation des tarifs. Article 20 L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature n'est pas prévue. Tableau des routes Sidney ne peut être desservi qu'en combinaison avec un autre point en Australie. De plus, au cours de la première année d'exploitation, cette destination ne peut être desservie, lors de chaque vol aller et retour, qu'une fois comme point de destination et une fois comme point de départ. 1202

253 Appréciation Malgré les restrictions applicables pendant la première année d'exploitation en matière de droits de trafic, l'accord peut être considéré comme une base juridique équilibrée pour établir les relations aéronautiques tant souhaitées par la Suisse. Le cadre contractuel permet d'ouvrir des liaisons aériennes à des conditions économiques raisonnables. Compte tenu de l'évolution, il offre également la possibilité d'adapter les conditions opérationnelles aux besoins futurs des compagnies. Swissair n'envisage toutefois pas de desservir l'Australie avant 1993/94, en raison notamment d'une rentabilité problématique et de la pénurie actuelle de pilotes et d'avions. 26 Accord avec le Venezuela 261 Situation initiale Les premiers efforts de la Suisse en vue de conclure un accord avec le Venezuela remontent à 1968. Ce n'est toutefois que beaucoup plus tard, alors que Swissair desservait Caracas déjà depuis une année, que les autorités aéronautiques des deux Etats sont convenues d'un protocole d'accord qui, d'une part, constituait la base juridique nécessaire à la poursuite des vols et, d'autre part, prévoyait son remplacement par un accord international en bonne et due forme. Des négociations ont finalement abouti en 1988 et 1991. L'accord a été paraphé le 27 mars 1991, puis signé le 9 août 1991. 262 Commentaires de certaines clauses de l'accord Les dispositions contractuelles correspondent quant au fond et pour l'essentiel au texte standard suisse. Elles y dérogent principalement sur les points suivants: Article 13 Le transfert d'excédents de recettes se fera en conformité avec la législation nationale. Tableau des routes Echange de droits de trafic de 3e et 4e libertés. La liberté de choisir les routes est limitée aux points intermédiaires. 263 Appréciation L'accord international formel qui remplace l'arrangement administratif permet, pour sauvegarder au mieux la sécurité juridique, de donner la base légale nécessaire à l'établissement de futures relations aéronautiques. Cela ne change rien au fait que Swissair a renoncé temporairement à desservir Caracas à compter du 31 janvier 1992, en raison du manque de rentabilité de cette liaison. Une reprise éventuelle dépendra notamment de l'évolution de la demande. L'accord crée ainsi une réserve de droits de trafic, qui pourront en tout temps être réexerçés. 1203

27 Accord avec la République du Yemen 271 Situation initiale Les démarches entreprises par les autorités yéménites en vue de conclure un accord aéronautique remontent à 1976. Compte tenu du manque d'intérêt de Swissair à l'ouverture d'une liaison à destination de Sanaa, et estimant à l'époque qu'il était prématuré de créer une réserve de droits de trafic, nous n'avons pas donné suite à cette demande. Par la suite, la situation s'étant modifiée vu l'importance économique croissante de la péninsule arabe, la Suisse a demandé l'ouverture de négociations. Elles ont eu lieu à deux reprises, en 1987 et 1988, et l'accord a été paraphé le 10 septembre 1988. Sa signature date du 19 décembre 1991. 272 Commentaires de certaines clauses de l'accord Hormis quelques modifications purement rédactionnelles, l'accord correspond dans ses grandes lignes au texte standard suisse. La disposition suivante s'en écarte: Article 11 L'établissement et l'importance des

représentations des entreprises de transports aériens sont soumis aux législations nationales respectives. Tableau des routes Les droits de trafic convenus se limitent aux droits pour le trafic direct. 273 Appréciation L'accord constitue la base juridique qui permet à Swissair d'ouvrir en tout temps des liaisons vers Sanaa. Il est avantageux sous l'aspect des droits de trafic et en raison de la souplesse qu'il offre en matière de planification de futurs services. Swissair n'envisage toutefois pas, pour l'instant, d'ouvrir une ligne à destination du Yemen. 3 Conséquences 31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel 311 Sur le plan de la Confédération Le projet n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour la Confédération et n'a pas d'effet sur l'état du personnel. 312 Sur le plan des cantons et des communes Le projet n'entraîne aucune charge pour les cantons et les communes. 1204

313 Autres conséquences Le projet n'a pas d'autres conséquences. 4 Programme de la législature Le projet est prévu au programme de la législature 1991-1995. 5 Relations avec le droit européen Les efforts de la Suisse en vue de conclure avec la CE un accord sur le trafic aérien, de façon séparée ou dans le cadre de l'accord EEE, ne font pas obstacle à l'approbation des différents accords passés avec des Etats non européens. 6 Bases juridiques 61 Constitutionnalité Les projets d'arrêtés ci-joints sont conformes à l'article 8 de la constitution, qui reconnaît à la Confédération le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers. L'Assemblée fédérale est compétente pour les approuver en vertu de l'article 85, chiffre 5. 62 Forme de l'acte Tant les nouveaux accords que les modifications qui font l'objet du présent message ne sont pas sujets au référendum prévu à l'article 89, 3e alinéa, de la constitution, car ils peuvent être dénoncés en tout temps; ils ne prévoient pas non plus l'adhésion à une organisation internationale et n'entraînent aucune unification multilatérale du droit. 35025 79 Feuille fédérale. 144e année. Vol. II 1205

Arrêté fédéral Projet concernant divers accords sur le trafic aérien de lignes du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 8 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1992\ arrête: Article premier 1 Les accords suivants relatifs au trafic aérien de lignes sont approuvés: a. l'accord signé le 27 septembre 1986 avec le Sultanat d'Oman; b. l'accord signé le 26 janvier 1988 avec le Gouvernement de Hong Kong; c. l'accord signé le 13 mars 1989 avec la Fédération des Emirats arabes unis; d. l'accord signé le 22 février 1990 avec le Zimbabwe; e. l'accord signé le 17 octobre 1990 avec l'Australie; f. l'accord signé le 9 août 1991 avec la République du Venezuela; g. l'accord signé le 19 décembre 1991 avec la République du Yemen. 2 Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier. Art. 2 Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux. 35025 ') FF 1992 III 193 1206

Arrêté fédéral Projet concernant la modification de quatre accords sur le trafic aérien de lignes du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 8 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1992 ^ arrête: Article premier 1 Les modifications suivantes des accords relatifs au trafic aérien de lignes sont approuvées: a. du 26 octobre 1987 de l'accord avec le Brésil; b. du 10 décembre 1990 de l'accord avec le Mexique; c. du 14 juillet 1987 de l'accord avec les Etats-Unis d'Amérique; d. du 14 novembre 1991 de l'accord avec le Pakistan. 2 Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier. Art. 2 Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux. 35025 ') FF 1992 III 193 1207

Accord Texte original entre la Confédération suisse et le Sultanat d'Oman relatif au trafic aérien de lignes La Suisse et le Sultanat d'Oman étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, aux

fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens réguliers, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Sultanat d'Oman ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit: Article premier

Définitions 1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe: a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes; b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne Oman, le Ministre des Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités; c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus; d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux. 1208

Trafic aérien de lignes 2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément. Article 2 Octroi de droits 1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées». 2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation des services convenus: a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante; b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire; c. du droit d'embarquer et de débarquer, à tout point des routes spécifiées, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux, sous réserve des dispositions figurant à l'Annexe du présent Accord. 3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante. Article 3 Principes présidant à l'exploitation des services convenus 1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention. 2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise. 3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les demandes de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, pour un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée à la demande du moment et à

celle raisonnablement prévisible en matière de transport de passagers, de bagages et de marchandises, y compris d'envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre de transport de passagers, de bagages, de marchandises, y compris d'envois postaux embarqués et débarqués en des points prévus sur les routes spécifiées et situés sur les 1209

Trafic aérien de lignes territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux, lesquels prévoient que la capacité sera adaptée: a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise; b. à la demande de trafic de la région que les services convenus traversent, après prise en compte des autres services de transport assurés par des entreprises des Etats situés dans cette région, et c. aux exigences qu'imposé l'exploitation de services long-courriers. Article 4 Application des lois et règlements 1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. 2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux - en particulier ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires - s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Article 5 Sécurité de l'aviation Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs et les sabotages dirigés contre les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement des mesures spéciales de sécurité. Article 6 Désignation et autorisation d'exploitation 1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire. 1210

Trafic aérien de lignes 3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention. 4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante regrette qu'une part essentielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci. 5. Dès réception de

l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article

E. 14

septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation civile et applicable aux deux Parties Contractantes. 2. Les Parties Contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. 3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties Contractantes se conformeront aux normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces normes et recommandations s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation. La référence dans ce paragraphe aux normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence qui sera notifiée par la Partie Contractante concernée. Chaque Partie Contractante communiquera à l'autre Partie Contractante toute différence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes et recommandations susmentionnées. Chaque Partie Contractante peut demander en tous temps de l'autre Partie Contractante des négociations immédiates, afin de discuter de telles différences. 4. Chaque Partie Contractante convient que son entreprise désignée peut être tenue d'observer les normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour dans le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et pour assurer de manière appropriée l'inspection des équipages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante tiendra compte de toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière contre l'aviation civile. 1259

Services aériens de lignes 5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les télécommunications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible et avec le minimum de risques pour les vies humaines. 6. Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante ne respecte pas les dispositions de sûreté du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie Contractante peuvent demander l'engagement immédiat

de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Les négociations commenceront dans un délai de

E. 15

Cahier Numero Geschäftsnummer 92.017 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 21.04.1992 Date Data Seite 1193-1298 Page Pagina Ref. No 10 106 944 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.