

Accord provisoire relatif aux transports aériens entre la Suisse et le Portugal

Conclu le 9 décembre 1946
Approuvé par l'Assemblée fédérale le 26 avril 1951²
Entré en vigueur le 9 décembre 1946

Le Conseil fédéral suisse
et
le Gouvernement portugais,
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 poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et le Portugal un accord réglementant les transports aériens par des lignes régulières;

ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes:

Art 1

a) Les parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour l'établissement des lignes internationales définies à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b) Chaque partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes qu'elle peut ainsi établir et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Art 2

a) Chaque partie contractante devra, sous réserve de l'article 6 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre partie contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes définies à l'annexe, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leur qualification, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

RS 13 687; FF 1949 II 841

¹ Le texte portugais fait également foi.

² Art. 1 de l'AF du 26 avril 1951 (RO 1951 571)

Art 3

a) Les parties contractantes conviennent que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre partie contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise 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) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une partie contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Art 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'annexe. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Art 5

a) Les lois et règlements de chaque partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Art 6

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre partie contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Art 7

a) Les parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944³, ou, en attendant l'entrée en vigueur de ladite convention entre les parties contractantes, devant le Conseil intérimaire créé par l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale, signé à Chicago à la même date.

c) Toutefois, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles. Dans tous les cas, la procédure prévue sous lettre *b* demeure réservée.

d) Les parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Art 8

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale créée par l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944 ou auprès de l'organisme appelé à lui succéder.

Art 9

a) Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

b) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

c) Le présent accord et son annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

d) Si une partie contractante souhaite modifier les termes de l'annexe au présent accord, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Toute modification de l'annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

e) Chaque partie contractante pourra mettre fin à l'accord par avis donné un an d'avance à l'autre partie.

Fait à Lisbonne, le 9 décembre 1946, en double exemplaire, dans les langues française et portugaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le
Conseil fédéral suisse

Jaeger

Pour le
Gouvernement portugais

Salazar

1

a) Pour exploiter les lignes aériennes définies aux tableaux ci-après, les entreprises suisses et portugaises désignées jouiront sur le territoire de l'autre partie contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectés au trafic international.

b) Pour exploiter les lignes aériennes définies à la partie A du tableau I et au tableau II ci-après, les entreprises suisses et portugaises désignées jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions de la présente annexe⁴

2

Les parties contractantes conviennent que:

- a) Les capacités de transport offertes par les entreprises des parties contractantes devront être adaptées à la demande de trafic;
- b) Les entreprises des parties contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs;
- c) Les lignes prévues aux tableaux ci-après auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné;
- d) Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, 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 portugais et 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'une exploitation économique des lignes dont il s'agit;
 - 3° A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.
- e)⁵ Les modalités de l'exercice des droits ci-dessus seront fixées par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

⁴ Voir toutefois l'échange de notes du 9 décembre 1946 publié ci-après (ch. 2)

⁵ Introduit par Echange de notes du 25 et 30 août 1975 (RO 1975 1890)

3⁶

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

b) Les tarifs mentionnées à l'alinéa a du présent paragraphe seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

c) Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

d) Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

e) A défaut d'accord, le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 7.

f) Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 7 du présent Accord mais au plus pendant douze (12) mois à partir du jour du refus de l'approbation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes.

Tableau I⁷

Lignes qui peuvent être exploitées par l'entreprise suisse de transports aériens:

Points de départ:	Points au Portugal:	Points au-delà du Portugal:
1. Points en Suisse	Lisbonne et/ou Porto et/ou Santa Maria	
2. Points en Suisse	Lisbonne ou Porto	La Havane, Panama, Guatemala, Mexico D.F.

⁶ Nouvelle teneur, selon Echange de notes des 25 et 30 août 1975 (RO 1975 1890)

⁷ Nouvelle teneur, selon Echange de notes des 25 et 30 août 1975 (RO 1975 1890)

Tableau II⁸

Lignes qui peuvent être exploitées par l'entreprise portugaise de transports aériens:

Points de départ:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse::
1. Points au Portugal	Bâle et/ou Genève et/ou Zurich	
2. Points au Portugal	Genève ou Zurich	Points au-delà de la Suisse à définir ultérieurement

Notes

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance de l'entreprise désignée, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, pourvu que les omissions soient préalablement annoncées au public.

2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre dans lequel ils sont énumérés.

3. L'entreprise désignée d'une Partie contractante aura le droit de desservir des points non mentionnés dans le tableau de routes respectif, à condition que a aucun droit de trafic ne soit exercé entre tel point et le territoire de l'autre Partie contractante, et b que l'exploitation par ces points n'affecte pas les services exploités par l'entreprise désignée de cette Partie contractante sur des routes qui desservent la même région.

4. Chaque service sera exploité sur une route raisonnablement directe.

⁸ Nouvelle teneur, selon Echange de notes des 25 et 30 août 1975 (RO 1975 1890)

Echange de notes relatif aux transports aériens entre la Suisse et le Portugal

(Du 9 décembre 1946)

Conformément aux conversations qui ont abouti en date de ce jour à la conclusion d'un accord provisoire relatif aux transports aériens entre la Suisse et le Portugal, il est entendu que

1^o ...⁹

2^o La disposition du chiffre 1 b de l'annexe au susdit accord ne s'applique pas aux transports entre le Portugal et l'Espagne sur les lignes des entreprises suisses.

⁹ Abrogé par Echange de lettres des 5 et 26 janv. 1962 (RO 1962 144)