

0.748.127.193.67

**Accord
entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens**

Conclu le 5 avril 1950
Approuvé par l'Assemblée fédérale le 26 avril 1951¹
Entré en vigueur le 8 juin 1951

*Le Conseil Fédéral Suisse
et
le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord,*

considérant

qu'il convient de favoriser et d'encourager la distribution la plus large possible des bienfaits des transports aériens 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 les nombreux avantages indirects de ce nouveau mode de transport pour la prospérité commune des deux pays,

qu'ils sont liés tous deux par la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944²,

et désireux de conclure un accord supplémentaire pour organiser les communications aériennes par des services réguliers en provenance et à destination des territoires de la Suisse et du Royaume-Uni ou en transit par eux,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1

1. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour établir des services aériens (appelés ci-après «services convenus») sur les routes décrites à l'annexe. Sous réserve de l'art. 2 ci-après, les services convenus pourront être ouverts immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

2. Une entreprise de transporte aériens sera désignée pour chaque service convenu par la Partie contractante à laquelle le droit d'établir ce service est accordé.

RO 1951 573; FF 1949 II 841

¹ RO 1951 571

² RS 0.748.0

Art. 2

1. Une entreprise désignée d'une Partie contractante pourra exploiter les services convenus pour lesquels elle aura été désignée aussitôt que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante auront accordé à cette entreprise l'autorisation d'exploitation appropriée. Sous réserve du par. 2 ci-après et de l'art. 7 du présent accord, cette autorisation sera délivrée sans délai.

2. Les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès des autorités aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués par ces autorités pour l'exploitation commerciale de transport aériens.

Art. 3

1. Les facilités de transport par air qu'offrent au public les services convenus devront être en étroite relation avec la demande de trafic.

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

3. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services aériens que celles-ci exploitent sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Les services convenus auront pour objet primordial d'offrir une capacité adaptée au trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Pendant qu'elles exploiteront lesdits services, les entreprises désignées de chaque Partie contractante exerceront, aux points mentionnés à l'annexe qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

- a. à la demande de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise;
- b. aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier;
- c. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Il devra y avoir des consultations fréquentes et une étroite collaboration entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes pour s'assurer que les principes définis au présent accord et à son annexe et les dispositions de ces derniers sont appliqués de manière satisfaisante.

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

- a. des statistiques du trafic permettant de contrôler la fréquence et la capacité des services convenus;
- b. 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 ou encore en transit par celui-ci, y compris des informations concernant l'origine et la destination de ce trafic.

Art. 4

1. Les tarifs applicables aux services convenus seront établis à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments déterminants, en particulier le coût de l'exploitation, un profit raisonnable, les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort, ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur telle ou telle partie de la route considérée. Ces tarifs seront fixés conformément aux paragraphes ci-après.
2. Les tarifs mentionnés au par. 1 ci-dessus seront, si possible, convenus à propos de chaque route décrite à l'annexe entre les entreprises désignées que cela concerne, en consultation avec les autres entreprises de transports aériens que desservent tout ou partie de cette route; cet arrangement 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 deux Parties contractantes.
3. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre au sujet des tarifs les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer ceux-ci d'un commun accord.
4. Une entreprise désignée de l'autre contractante déposera auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes tout tarif, fixé en application du par. 2 ci-dessus, dont elle proposera l'établissement, trente jours au moins avant la date prévue pour son entrée en vigueur; il est entendu que les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront, dans certains cas, modifier la durée de ce délai.
5. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font opposition à un tarif déposé conformément au par. 4 ci-dessus, elles le notifieront par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante et à toute entreprise désignée qui aura déposé ce tarif, dans les quinze jours dès la date de ce dépôt ou, dans certains cas, dans tel autre délai convenu entre les deux autorités.
6. Une fois notification faite en application du par. 5 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de s'entendre au sujet du tarif.
7. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent s'entendre sur ce point, le différend sera réglé conformément à l'art. 10 ci-après.
8. Chaque Partie contractante fera en sorte qu'aucun tarif présenté en application du par. 4 ci-dessus n'entre en vigueur aussi longtemps que les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante y feront opposition.

9. Si aucune notification n'est faite en application du par. 5 ci-dessus, le tarif présenté conformément au par. 4 entrera en vigueur à l'expiration du délai spécifié par celui-ci et restera applicable, jusqu'au moment où l'une des deux conditions suivantes sera réalisée:

- a. expiration de la période pour laquelle les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront, le cas échéant, limité leur approbation;
- b. substitution à ce tarif d'un tarif nouveau ou amendé établi conformément au présent article.

10. Un tarif nouveau ou amendé, fixé conformément au par. 2 ci-dessus pour être substitué à un tarif déjà établi, pourra être déposé en tout temps par une entreprise désignée; le présent article lui sera applicable, comme s'il s'agissait d'un tarif initial; il est entendu que les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront adopter, d'un commun accord, une procédure de dépôt et établissement de tarifs amendés comportant des délais plus courts que ceux qui sont prévus par les par. 4 et 5 ci-dessus.

Art. 5

1. En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord sur ce territoire par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pour son compte, et destinés uniquement à être utilisés ou consommés par ou dans les aéronefs de cette entreprise, la première Partie contractante accordera le traitement ci-après:

- a. l'exemption, s'il s'agit de carburants restant à bord des aéronefs au dernier aéroport touché avant que ceux-ci ne quittent ledit territoire;
- b. le traitement national ou celui dont jouit l'entreprise étrangère de transports aériens la plus favorisée affectée à des services aériens internationaux, s'il s'agit de carburants non visés sous lettre a, d'huiles lubrifiantes, de pièces de rechange, de l'équipement normal et de provisions de bord, il est entendu cependant qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

2. Ce traitement sera accordé en plus et sans préjudice de celui qui incombe à chaque Partie contractante en vertu de l'art. 24 de la convention de Chicago³.

3. Les par. 1 et 2 ci-dessus mettent fin à l'arrangement concernant l'exemption réciproque du paiement des frais de douane et autres droits sur les carburants et lubrifiants pour les aéronefs affectés aux services aériens réguliers, qui avait été conclu, par un échange de notes en date du 26 juillet 1938, entre le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement du Royaume-Uni.

³ RS 0.748.0

Art. 6

Une entreprise désignée d'une Partie contractante pourra effectuer une rupture de charge en un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, mais seulement aux conditions suivantes:

- a. cette mesure sera justifiée par le souci d'une exploitation économique;
- b. les aéronefs utilisés sur le tronçon de route le plus éloigné du territoire de la première Partie contractante auront une capacité plus petite que ceux qui seront utilisés sur le tronçon le plus rapproché;
- c. les aéronefs de petite capacité ne circuleront qu'en correspondance avec ceux de grande capacité et leur horaire sera établi en conséquence; pour fixer la capacité des aéronefs plus petits, il sera tenu compte avant tout du trafic à transborder de ceux-ci dans les aéronefs de plus grande capacité et vice-versa;
- d. il y aura un volume adéquat de trafic en transit;
- e. l'art. 3 ci-dessus régira tous arrangements pris en matière de rupture de charge.

Art. 7

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de cette autre Partie contractante ou de ressortissants de celle-ci, ou encore lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde l'autorisation d'exploitation, ou qu'elle ne remplit pas les conditions auxquelles lui sont accordés les droits prévus au présent accord et à son annexe.

2. Le droit réservé par le par. 1 ci-dessus ne pourra être exercé qu'après consultation entre les Parties contractantes.

Art. 7^{bis} 4

(1) Les Parties Contractantes, conscientes que la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages représente une condition essentielle pour l'exploitation de services aériens internationaux, réaffirment que leur obligation mutuelle d'assurer la sûreté de l'aviation civile et de la protéger contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord (en particulier leurs obligations stipulées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944⁵, dans la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963⁶, dans la Convention pour la répression de capture illicite

4 Introduit par l'annexe à l'échange de lettres des 29 sept./23 nov. 1990 (RO 1991 449).

5 RS 0.748.0

6 RS 0.748.710.1

d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970⁷, et dans la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971⁸.

(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, dans la mesure où elles s'appliquent aux Parties Contractantes, aux recommandations relatives à l'aviation civile internationale qui sont désignées comme Annexe à la Convention; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principale 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 dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. La référence dans paragraphe aux normes relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence qui sera notifiée par la Partie Contractante concernée. Chaque Partie Contractante communiquera à l'avance à l'autre Partie Contractante toute différence qu'elle aura l'intention de notifier.

(4) Chaque Partie Contractante convient que ses entreprises désignées peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au par. 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit, en vertu de l'art. 2, par. 2 du présent accord, pour l'entrée sur 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 favorablement de toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

(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 de manière rapide et sûre à cet incident ou à cette menace d'incident.

(6) Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante ne respecte pas les dispositions de sûreté des par. 4 et 5 du présent article, la première Partie Contractante peut demander l'engagement immédiat de négociations avec l'autre Partie Contractante. Les négociations commenceront dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la requête. Lorsque, dans les 30 jours, les Parties Contractantes n'arrivent pas à trouver une entente satisfai-

⁷ RS 0.748.710.2

⁸ RS 0.748.710.3

sante, et lorsque l'autre Partie Contractante ne remplit pas de manière adéquate ses obligations qui découlent des par. 4 et 5 du présent article, une Partie Contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection qui lui semblent appropriées et qui peuvent entraîner des restrictions des conditions ou l'imposition de conditions pour les autorisations d'exploitation ou les autorisations techniques d'une entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante. Toutes les mesures prises en conformité avec le présent paragraphe seront abrogées dès le moment où l'autre Partie Contractante respecte les prescriptions du présent article. Lorsqu'il s'agit d'un cas urgent justifié qui présente un danger imminent pour la sécurité des passagers, des membres d'équipage ou des aéronefs, une Partie Contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de 30 jours.

Art. 8

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention de Chicago.

Art. 9

Si une Partie contractante désire modifier une clause du présent accord ou de son annexe, cette modification pourra être effectuée par arrangement direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par voie diplomatique.

Art. 10

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord ou de son annexe, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend directement entre elles.
2. Si les Parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes:
 - 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; ou
 - b. si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision de 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, à la décision du Conseil de cette Organisation.
3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du par. 2 ci-dessus.
4. Si une Partie contractante ou une entreprise désignée par elle négligeait de se conformer à une décision prise en application dudit par. 2, l'autre Partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, refuser ou retirer totalement ou partiel-

lement à la Partie contractante en demeure ou à ses entreprises désignées, ou encore à l'entreprise désignée en demeure, l'exercice des droits accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

Art. 11

Le présent accord et son annexe devront être mis en harmonie avec toute convention multilatérale concernant l'octroi de droits commerciaux pour l'exploitation de services aériens réguliers qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Art. 12

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie contractante qu'elle désire mettre fin au présent accord. Cette notification sera faite en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation intervenue, le présent accord cessera ses effets à la date indiquée dans la notification, au plus tôt douze mois après réception de celle-ci par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation n'ait été retirée d'un commun accord. En l'absence d'accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 13

Pour l'application du présent accord et de son annexe:

- a. l'expression «convention de Chicago» s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944⁹, ainsi que des annexes adoptées en application de l'art. 90 de cette convention et des amendements apportés auxdites annexes ou à la convention elle-même en application des art. 90 et 94 de cette dernière;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office de l'air du Département fédéral des postes et des chemins de fer¹⁰ et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou des fonctions analogues et, dans le cas du Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions analogues;
- c. l'expression «entreprise désignée» s'entendra d'une entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront annoncée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant désignée pour exploiter les services convenus sur une ou plusieurs des routes décrites aux tableaux I et II de l'annexe au présent accord;

⁹ RS 0.748.0

¹⁰ Actuellement «Office fédéral de l'aviation civile» du «Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication».

- d.¹¹ l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, s'entendra de tous territoires pour lesquels cet Etat est responsable en matière de relations internationales (à l'exception de Hong Kong lorsqu'il s'agit du Royaume-Uni);
- e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprises de transports aériens» et «escale non commerciale» auront le sens qui leur est assigné par l'art. 96 de la convention de Chicago¹²;
- f. l'expression «rupture de charge» s'entendra de l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, assurée de telle sorte qu'un tronçon est parcouru par des aéronefs différents, quant à la capacité, de ceux qui sont utilisés sur un autre tronçon.

Art. 14

1. Le présent accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés, à Londres, aussitôt que possible.
2. Cet accord entrera en vigueur provisoirement à la date de sa signature et définitivement lors de l'échange des instruments de ratification.
3. Si les instruments de ratification ne sont pas échangés dans les douze mois à partir de la date de signature du présent accord, chaque Partie contractante pourra mettre fin à l'application provisoire de cet accord en notifiant, par écrit, à l'autre Partie contractante sa dénonciation, qui prendra effet douze mois après la date de la notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Londres, le cinq avril 1950, en double exemplaire, en langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:

H. de Torrenté

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord:

Pakenham

¹¹ Nouvelle teneur selon l'échange de notes du 1^{er} fév. 1993 (RO 1993 1280).

¹² RS 0.748.0

Annexe

1. Les entreprises désignées du Royaume-Uni sont les British Airways Corporations et/ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni aux autorités aéronautiques suisses.
2. Les entreprises suisses désignées sont la Swissair, Société anonyme suisse pour la navigation aérienne, et/ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par les autorités aéronautiques suisses aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni.
3. Sous réserve des dispositions de l'accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouiront, pour l'exploitation des services convenus:
 - a. du droit de faire survoler par leurs aéronefs le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit d'y effectuer des escales non commerciales;
 - c. du droit d'y effectuer, aux points mentionnés aux tableaux, des escales, pour débarquer et pour embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux, ce droit comportant l'usage des aéroports et le bénéfice des facilités complémentaires aux points dont il s'agit.
4. Le par. 3 ci-dessus ne pourra être interprété comme accordant 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 territoire de cette autre Partie contractante.

Tableau I¹³

Routes que peuvent desservir les entreprises désignées par la Suisse:

1. Points en Suisse – points au Royaume-Uni.
2. Points en Suisse – Manchester – Dublin.
3. Points en Suisse – Manchester ou Prestwick – Shannon – Islande – Groenland – Gander soit vers New York ou un point au Canada et ensuite vers un point aux Etats-Unis d'Amérique.

Tableau II¹⁴

Routes que peuvent desservir les entreprises désignées par le Royaume-Uni:

1. Points au Royaume-Uni – points en Suisse.
2. Londres – Zurich ou Genève – Belgrade ou Athènes et ensuite soit Tel-Aviv, soit Beyrouth, soit Nicosie ou Istanbul.

¹³ Nouvelle teneur selon l'échange de lettres du 1^{er} fév. 1993 (RO 1993 1280).

¹⁴ Nouvelle teneur selon l'échange de lettres du 1^{er} fév. 1993 (RO 1993 1280).

3. Points au Royaume-Uni – Zurich ou Genève – un point en Turquie – Tel-Aviv ou Beyrouth ou Damas ou Le Caire – un point en Irak – Koweït – Bahreïn ou Doha ou Dubai ou Abu Dhabi ou Mascate – un point en Iran – un point au Pakistan – points en Inde – Dhaka – Rangoon – Bangkok – Kuala Lumpur – Singapour – Brunéi – Hong Kong – Beijing – Séoul – Manille – Osaka – Tokyo – Jakarta – Port Moresby – points en Australie – points en Nouvelle-Zélande.
4. Londres – Zurich ou Genève – Tripoli – Benghazi – Le Caire – Bahreïn ou Doha ou Dubai ou Abu Dhabi ou Mascate – Karthoum – Aden – Kinshasa – Kano – Lagos – Accra – Entebbe – Nairobi – Kilimandjaro – Dar es Salaam – Seychelles – Maurice – points au Malawi – points en Zambie – points au Zimbabwe – Johannesburg.

Notes concernant les tableaux I et II

- La ou les entreprises désignées pourront supprimer des escales sur n'importe lequel des points de son ou de leur tableau de routes, sur tous les vols ou certains d'entre eux, et pourront desservir les points dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent à un point situé sur le territoire de la Partie qui a désigné la ou les entreprises.
- L'expression «Royaume-Uni» figurant sous la route 1 des tableaux I et II comprend les îles de la Manche et l'île de Man.
- Chaque Partie Contractante pourra désigner deux entreprises au plus pour desservir chaque paire d'aéroports¹⁵ situées sur la route 1 de l'annexe correspondante.
- Les entreprises désignées par une Partie Contractante pourront combiner tout services exploité sur la route 1 du tableau correspondant à n'importe quel point situé dans le territoire de l'autre Partie Contractante avec tout autre service à destination de n'importe quel point situé sur cette route, exception faite des droits de cabotage.
- Les entreprises désignées par une Partie Contractante pourront combiner tout service à destination d'un ou de plusieurs points de la route 1 du tableau correspondant situés dans le territoire de l'autre Partie Contractante avec tout service à destination d'un ou de plusieurs points situés dans d'autres pays d'Europe, y compris Chypre, l'Islande, Malte et la Turquie. L'accord préalable des deux autorités aéronautiques est requis pour exercer les droits de trafic sur ces lignes.

¹⁵ Nouvelle teneur selon l'échange de notes du 21 déc. 1993 (RO 1994 255).

