

Accord entre le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de Hong Kong relatif aux services aériens

Conclu le 26 janvier 1988

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 6 octobre 1992¹

Entré en vigueur par échange de notes le 1^{er} février 1993

(Etat le 26 mars 2007)

Le Conseil Fédéral Suisse

et

le Gouvernement de Hong Kong,

désireux de conclure un accord en vue de structurer les services aériens entre la Suisse et Hong Kong

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le texte n'en dispose autrement:

- a. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions qui peuvent actuellement être exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;
- b. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'art. 4 du présent Accord;
- c. en ce qui concerne la Suisse, l'expression «zone» a la signification du terme «territoire» tel qu'il est défini à l'art. 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²; en ce qui concerne Hong Kong, elle inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les nouveaux territoires;
- d. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de ladite Convention;

RO 1993 1538; FF 1992 II 1193

¹ Art. 1^{er} al. 1 let. b de l'AF du 6 oct. 1992 (RO 1993 1512).

² RS 0.748.0

- e. l'expression «taxe d'utilisation» signifie une taxe qui est imposée par les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien ou dont les autorités compétentes autorisent l'imposition pour la fourniture des terrains de l'aéroport, des installations aéroportuaires ou de navigation aérienne, y compris des services qui s'y rattachent et des facilités dont bénéficient les avions, les équipages, les passagers et le fret;
- f. l'expression «présent Accord» inclut l'Annexe et toute modification de celle-ci ou de cet accord;
- g. l'expression «lois et règlements» d'une Partie Contractante signifie les lois et règlements en vigueur à tout moment dans la zone de cette Partie;
- h.³ l'expression «Hong Kong» signifie le territoire administratif spécial de Hong Kong de la République populaire de Chine («the Hong Kong Special Administrative Region»), à moins que le texte n'en dispose autrement.

Art. 2 Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

En appliquant le présent Accord, les Parties Contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944⁴ et de ses Annexes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Art. 3 Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de ses services aériens internationaux:

- a. le droit de survoler la zone, sans y atterrir;
- b. le droit de faire des escales non commerciales dans ladite zone.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits ci-après stipulés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées à la section correspondante figurant à l'Annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement «services convenus» et «routes spécifiées». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante jouiront, en plus des droits spécifiés au par. 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie Contractante pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages et des marchandises, y compris des envois postaux:

- a. à destination et en provenance de la zone de la première Partie Contractante;
et

³ Introduite par l'échange de notes des 7 juin/21 juillet 2004 (RO 2005 179).

⁴ RS 0.748.0

- b. à destination et en provenance des points intermédiaires et des points au-delà qui seront convenus de temps en temps entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
3. Aucune disposition du par. 2 du présent article n'est censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie Contractante le droit d'embarquer à un point dans la zone de l'autre Partie Contractante, des passagers et des marchandises, y compris des envois postaux transportés contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, destinés à un autre point dans la zone de cette autre Partie Contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée.

Art. 4 Désignation et autorisation des entreprises

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Elle est également autorisée à retirer ou à modifier de telles désignations.
2. Sous réserve des dispositions des par. 3 et 4 du présent article, l'autre Partie Contractante qui a reçu une telle désignation accordera sans délai à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation appropriées.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger qu'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux.
4. a. Le gouvernement de Hong Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation prévues au par. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 3, par. 2, du présent Accord par une entreprise désignée, dans chaque cas où ce gouvernement n'est pas convaincu qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante suisse ou à des ressortissants suisses.
- b. La Partie Contractante suisse aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation prévues au par. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 3, par. 2, du présent Accord par une entreprise désignée, dans chaque cas où ladite Partie Contractante n'est pas convaincue que cette entreprise du transport aérien est incorporée à Hong Kong et y a le lieu principal de ses activités.
5. Dès qu'une entreprise de transport aérien sera ainsi désignée et autorisée, elle pourra exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

Art. 5 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante se rapportant dans sa zone à l'entrée ou à la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou aux opérations et à la navigation de ces aéronefs pendant qu'ils sont dans sa zone, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante sans distinction de nationalité; ces lois et règlements devront être observés par ces aéronefs lors de l'entrée, de la sortie ou du séjour dans la zone de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante se rapportant dans sa zone à l'entrée ou à la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux des aéronefs – tels que les règlements qui concernent les formalités d'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et les mesures sanitaires – seront observés par les passagers et les équipages ou respectés dans le cadre du transport des marchandises ou envois postaux de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante lors de l'entrée, de la sortie ou du séjour dans la zone de la première Partie Contractante; la même obligation incombe aux personnes qui assument la responsabilité desdits passagers, équipages, marchandises ou envois postaux.

3. Aucune Partie Contractante n'accordera un traitement plus favorable à sa ou à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Art. 6 Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'art. 3, par. 2, du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires:

- a. (i) en ce qui concerne le Gouvernement de Hong Kong, au cas où il n'est pas convaincu qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante suisse ou à des ressortissants suisses;
- (ii) en ce qui concerne la Partie Contractante suisse, au cas où elle n'est pas convaincue que cette entreprise est incorporée à Hong Kong et y a le lieu principal de ses activités; ou
- b. au cas où cette entreprise n'a pas observé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou
- c. si de toute autre façon, cette entreprise opère en violation des conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation ou la suspension immédiate de l'autorisation d'exploitation ou la suspension de l'exercice des droits ou la fixation des conditions prévues au par. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 7 Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.
2. Dans l'exercice des 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 que celles-ci exploitent sur tout ou partie des mêmes routes.
3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes présenteront un rapport étroit avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées; leur premier objectif sera, eu égard à un coefficient de remplissage raisonnable, d'offrir une capacité apte à satisfaire les besoins courants et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers et marchandises, y compris des envois postaux de ou vers la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre pour le transport des passagers et des marchandises, y compris des envois postaux embarqués ou débarqués sur les routes spécifiées à des points autres que les points dans la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, devra être faite conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée:
 - a. à la demande de trafic en provenance et à destination de la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
 - b. à la demande de trafic de la région que le service traverse, compte tenu des autres services aériens exploités par les entreprises de transport des Etats situés dans la région;
 - c. aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier.

Art. 8 Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes soumettront les horaires prévus pour les services convenus ainsi que tout changement d'horaire à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins trente jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.
2. Les entreprises désignées des Parties Contractantes pourront, sur une base ad hoc, effectuer des vols supplémentaires par rapport aux services convenus. Les demandes d'approbation relatives à de tels vols seront soumises aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins trois jours ouvrables avant la date proposée pour l'opération.

Art. 9 Tarifs

1. L'expression «tarif» signifie:
 - a. le prix perçu par une entreprise pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens réguliers ainsi que les frais et conditions applicables aux services afférents à un tel transport;

- b. le tarif de fret perçu par une entreprise pour le transport des marchandises, (excepté le transport des envois postaux) sur les services aériens réguliers;
- c. les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit tarif de fret, y compris des gains qui y sont liés; et
- d. le taux de la commission payé par une entreprise à un agent pour la vente de billets ou l'établissement par un agent de lettres de transport aérien pour le transport sur des services aériens réguliers.

2. Les tarifs qui seront appliqués par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante pour le transport à destination et en provenance d'une zone de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

3. Les tarifs mentionnés au par. 2 du présent article peuvent être convenus par les entreprises désignées qui en demandent l'approbation après avoir consulté les autres entreprises. Si l'entreprise désignée n'a pu obtenir l'accord des autres entreprises désignées quant au tarif ou si aucune autre entreprise désignée ne dessert la même route, l'entreprise désignée ne se verra cependant pas empêchée de soumettre des tarifs et l'autorité aéronautique ne se verra pas empêchée de les approuver. Dans ce contexte, «la même route» signifie la route desservie et non la route spécifiée.

4. Les tarifs mentionnés au par. 3 du présent article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins soixante jours avant la date prévue pour leur introduction. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation aux autres autorités aéronautiques dans un délai de trente jours après leur présentation, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Dans des cas spéciaux, ces délais pourront être réduits, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. Si un tarif n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes selon le par. 4 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer ce tarif d'un commun accord. Les négociations commenceront dans un délai de trente jours après la date de la notification de la non-approbation du tarif par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. A défaut d'entente, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'art. 17 du présent Accord.

6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'art. 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir de la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et soumis aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

Art. 10 Droits de douane

1. Les aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, leurs équipements normaux, carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions (incluant les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, mais aussi d'autres objets) qui sont à bord, seront exonérés par l'autre Partie Contractante, à charge de réciprocité, de tous droits de douane, contributions indirectes, redevances et taxes similaires qui ne se fondent pas sur les coûts des services procurés à l'arrivée, à condition que ces équipements et réserves restent à bord des aéronefs.
2. Les équipements normaux, pièces de rechange, réserves de carburant et de lubrifiant, provisions, stocks de billets de passage imprimés, lettres de transport aérien, imprimés portant en-tête d'une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante et le matériel courant de publicité distribué gratuitement par cette entreprise désignée, qui ont été amenés dans la zone de l'autre Partie Contractante par l'entreprise désignée ou pour son compte ou bien pris à bord d'un aéronef utilisé par l'entreprise désignée et uniquement destinés à être employés à bord dans les opérations en services internationaux, seront exemptés par l'autre Partie Contractante sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, contributions indirectes, redevances et taxes similaires qui ne se fondent pas sur les coûts des services procurés à l'arrivée même au cas où ces réserves doivent être utilisées pendant une partie du voyage ayant lieu au-dessus de la zone de la Partie Contractante où elles ont été prises à bord.
3. Il peut être exigé que les objets énumérés aux par. 1 et 2 du présent article soient mis sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
4. L'équipement aérien normal, pièces de rechange, réserves de carburant et de lubrifiant et provisions de bord, qui sont dans l'aéronef d'une entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes, peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie Contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie Contractante qui peuvent demander que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou disposé d'une autre façon en conformité avec les prescriptions douanières.
5. Les exonérations prévues au présent article seront également accordées dans le cas où une entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou d'autres entreprises, pour la location ou le transfert dans la zone de l'autre Partie Contractante des objets énumérés aux par. 1 et 2 du présent article, à condition que la ou lesdites entreprises bénéficient partiellement de telles exonérations de la part de cette autre Partie Contractante.

Art. 10^{bis5} Elimination des doubles impositions

1. Les revenus ou bénéfiques qu'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante tire de l'exploitation en trafic international d'aéronefs, y compris de la participation à un pool, à une exploitation en commun ou à un organisme international assurant la répartition du trafic, ne sont imposables que par cette Partie contractante.

2. Le capital et le patrimoine qu'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante alloue à l'exploitation en trafic international d'aéronefs ne sont imposables que par cette Partie contractante.

3. Les bénéfiques qu'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante tire de la vente d'aéronefs utilisés en trafic international et de biens mobiliers servant à l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que par cette Partie contractante.

4. Dans le présent article,

- a. l'expression «revenus ou bénéfiques» signifie les revenus et les recettes brutes provenant de l'exploitation d'aéronefs dans le transport international de personnes, de bétail, de marchandises, de lettres et de colis ou de biens commerciaux, y compris:
 - i) les revenus et les bénéfiques provenant de l'affrètement et de la location d'aéronefs, pour autant que cet affrètement ou cette location constituent une activité accessoire à l'exploitation en trafic international d'aéronefs;
 - ii) les intérêts sur des montants directement en rapport avec l'exploitation en trafic international d'aéronefs, mais seulement sur les montants raisonnablement nécessaires au maintien de l'activité lucrative sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- b. l'expression «trafic international» signifie tout transport par aéronef, à l'exception des transports entre deux lieux situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- c. l'expression «entreprise de transport aérien d'une Partie contractante» signifie, dans le cas de la région administrative spéciale de Hong Kong, une entreprise de transport aérien érigée conformément au droit de la région administrative spéciale de Hong Kong et dont cette région est le siège principal des activités lucratives, et, dans le cas de la Suisse, une entreprise dont la direction est sise en Suisse;
- d. l'expression «autorité compétente» désigne, en ce qui concerne le territoire administratif spécial de Hong Kong, soit le «Commissioner of Inland Revenue» ou son représentant autorisé, soit une personne ou une institution habilitées à remplir les mêmes fonctions que le «Commissioner of Inland Revenue» ou des fonctions similaires. En ce qui concerne la Suisse, cette expression désigne le directeur de l'Administration fédérale des contributions ou son représentant autorisé.

⁵ Introduit par l'échange de notes du 18 janv. 2006, en vigueur depuis le 26 mars 2007 (RO 2007 7179).

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes veilleront à régler d'un commun accord les différends au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent article, en menant des consultations. L'art. 17 (Règlement des différends) n'est donc pas applicable.
6. Nonobstant l'art. 21 (Entrée en vigueur), le présent article entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront notifié par écrit l'accomplissement des formalités de procédure. Le présent article entrera en vigueur à la date de la réception de la dernière notification et il sera alors applicable:
- dans le territoire administratif spécial de Hong Kong, à partir de l'année de taxation qui débute le 1^{er} avril de l'année civile dans laquelle il est entré en vigueur, ou après cette date;
 - en Suisse, à partir de l'année fiscale qui débute le 1^{er} janvier de l'année civile dans laquelle il est entré en vigueur ou après cette date.
7. Nonobstant l'art. 19 (Dénonciation), qui règle la dénonciation de l'Accord, le présent article sera abrogé:
- dans le territoire administratif spécial de Hong Kong, dès le début de l'année de taxation qui débute le 1^{er} avril suivant la notification de la décision de mettre un terme à l'Accord, ou après cette date;
 - en Suisse, dès le début de l'année fiscale qui débute le 1^{er} janvier suivant la notification de la décision de mettre un terme à l'Accord, ou après cette date.
8. Si les deux Parties contractantes signent une convention de double imposition contenant des dispositions similaires concernant les impôts sur le revenu, le présent article est automatiquement abrogé dès l'entrée en vigueur de cette convention.

Art. 11 Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Les Parties Contractantes agiront en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963⁶, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970⁷, et de 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 la navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

⁶ RS 0.748.710.1

⁷ RS 0.748.710.2

⁸ RS 0.748.710.3

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties Contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944⁹. Elles exigeront que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs propres registres ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans leur zone, ainsi que les exploitants d'aéroports situés dans leur zone, se conforment auxdites dispositions concernant la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au par. 3 du présent article que stipule l'autre Partie Contractante pour entrer dans sa zone, en sortir ou y séjourner. Chaque Partie Contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement dans sa zone pour protéger tout aéronef et pour assurer l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le chargement. Chaque Partie Contractante examinera aussi avec un esprit favorable toute demande de l'autre Partie Contractante en vue de prendre raisonnablement des mesures spéciales de sûreté 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'entraideront en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou menace d'incident.

Art. 11^{bis} 10 Sécurité technique

Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux membres d'équipage, aux aéronefs et aux opérations des entreprises désignées. Si, à la suite de telles consultations, une Partie contractante est d'avis que l'autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique effectivement dans ces secteurs les normes de sécurité établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale¹¹, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, elle lui notifiera ses constatations ainsi que les démarches qui sont nécessaires à fin de se conformer à ces exigences minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures appropriées pour y remédier.

Art. 12 Production de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qui en font la demande, des données périodiques ou autres renseignements statistiques qui peuvent être raisonnablement

⁹ RS 0.748.0

¹⁰ Introduit par l'échange de notes des 7 juin/21 juillet 2004 (RO 2005 179).

¹¹ RS 0.748.0

requis en vue de réexaminer la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie Contractante mentionnée en tête du présent article. De telles données comprennent toute information demandée afin de déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus.

Art. 13 Transfert des recettes

Une entreprise désignée par Hong Kong aura le droit de convertir et de remettre à Hong Kong, sur demande, des revenus locaux excédant les dépenses locales. Une entreprise désignée par la Suisse aura le droit de convertir et de remettre en Suisse, sur demande, des revenus locaux excédant les dépenses locales. La conversion et la remise seront admises sans restriction, au taux d'échange appliqué aux transactions courantes en vigueur au moment où ces revenus sont présentés pour conversion et remise.

Art. 14 Représentation des entreprises

L'entreprise désignée ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, d'introduire et de maintenir dans la zone de l'autre Partie Contractante les personnes qui, parmi leur propre personnel de cadre, technique, opérationnel ainsi que d'autres spécialistes, sont nécessaires pour assurer l'offre des services aériens.

Art. 14^{bis}¹² Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables durant la période où ils sont en vigueur par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que ces certificats et licences ont été délivrés ou reconnus valables conformément aux exigences minimales de la Convention relative à l'aviation civile internationale¹³, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago.

Art. 15 Taxes d'utilisation

1. Aucune des Parties Contractantes n'imposera ou n'admettra que soient imposées à l'entreprise désignée ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante des taxes d'utilisation plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises pour l'exploitation de services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie Contractante encouragera les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes et les entreprises qui utilisent les services et installations; ces consultations peuvent avoir lieu par le biais des organisations au sein desquelles les entreprises sont représentées. Avant d'introduire des modifications relatives aux taxes d'utilisation, il y a lieu d'informer raisonnablement les utilisateurs afin qu'ils soient à même d'exprimer leurs points de vue sur les propositions

¹² Introduit par l'échange de notes des 7 juin/21 juillet 2004 (RO 2005 179).

¹³ RS 0.748.0

qui ont été faites. Chaque Partie Contractante s'efforcera d'amener les autorités compétentes en matière de taxe et les entreprises à procéder à des échanges d'information opportuns au sujet des taxes d'utilisation.

Art. 16 Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

Art. 17 Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, elles s'efforceront tout d'abord de le régler par la voie de la négociation.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles peuvent le soumettre à une personne ou à un organe dont elles conviennent, ou, à la requête d'une Partie Contractante, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, constitué de la manière suivante:

- a. dans un délai de trente jours après réception de la demande d'arbitrage, chaque Partie Contractante désignera un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre en regard du différend présidera le tribunal et sera désigné par accord entre les deux arbitres, en qualité de troisième arbitre; cette désignation interviendra dans un délai de soixante jours après la désignation du second;
- b. si, dans les délais impartis ci-dessus, aucune désignation n'a eu lieu, l'une ou l'autre Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans un délai de trente jours. Si le président estime que le pays dont il est ressortissant ne peut être considéré comme neutre en regard du différend, le doyen d'âge parmi les vice-présidents procédera à la désignation dans la mesure où lui-même ne doit pas se désister pour la raison susmentionnée.

3. Sauf disposition ci-après prévue au présent article ou à moins que les Parties Contractantes n'en aient convenu autrement, le tribunal déterminera les limites de sa juridiction et établira sa propre procédure. A l'initiative du tribunal ou à la requête de l'une des Parties Contractantes, une conférence sera tenue au plus tard dans les trente jours après la constitution intégrale du tribunal, afin de déterminer l'objet exact du litige à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre.

4. A moins que les Parties Contractantes n'en aient convenu autrement ou que le tribunal ne l'ait prescrit autrement, chaque Partie Contractante remettra un memorandum dans les quarante-cinq jours après constitution intégrale du tribunal. Les répliques devront être déposées dans les soixante jours suivants. A la requête d'une Partie Contractante, ou de plein gré, le tribunal procédera à une audition dans les trente jours suivant la date à laquelle les répliques ont dû être déposées.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision écrite dans les trente jours après la fin de l'audition ou, en l'absence d'audition, après la date de remise des deux répliques. La décision sera prise à la majorité des voix.

6. Dans les quinze jours après réception de la décision, les Parties Contractantes pourront déposer des demandes en vue de la clarifier et les explications seront rendues dans les quinze jours suivant la demande.

7. La décision du tribunal liera les Parties Contractantes.

8. Chaque Partie Contractante fera face aux frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront mis pour moitié à la charge de chaque Partie Contractante, y compris les dépenses occasionnées par l'intervention du président ou du vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des procédures prévues au par. 2, let. b, du présent article.

Art. 18 Modifications

Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord et dans la mesure où une telle modification est acceptée par les deux Parties Contractantes, elle peut être appliquée provisoirement à compter de la date à laquelle elle aura été convenue et entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes l'auront confirmée par écrit.

Art. 19 Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Le présent Accord prendra fin à minuit (à l'endroit de la réception de la notification), immédiatement avant qu'une année se soit écoulée depuis la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

Art. 20 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et toute modification y relative seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 21 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié par écrit l'accomplissement des formalités de procédures, dans la mesure où elles sont nécessaires.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong, le 26 janvier 1988, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:

Ernst Aebi

Pour le Gouvernement
de Hong Kong:

Anson Chan

Tableaux de routes

Section I

Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises désignées par le territoire administratif spécial de Hong Kong:

Territoire administratif spécial de Hong Kong – points intermédiaires – points en Suisse – points au-delà.

Notes:

1. L'entreprise désignée ou les entreprises désignées par le territoire administratif spécial de Hong Kong peuvent omettre des points cités sur les routes susmentionnées lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, et elles peuvent les desservir dans n'importe quel ordre à condition que ces routes commencent dans le territoire administratif spécial de Hong Kong.
2. A moins que, de temps en temps, les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement, aucun trafic ne pourra être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à un autre point en Suisse ou vice-versa. Cette restriction s'applique également à tout trafic stopover.
3. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou point au-delà.

Section II

Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée ou les entreprises désignées par la Suisse:

Points en Suisse – points intermédiaires – Hong Kong – points au-delà.

Notes

1. L'entreprise désignée ou les entreprises désignées par la Suisse peuvent omettre des points cités sur les routes susmentionnées lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, et elles peuvent les desservir dans n'importe quel ordre à condition que les services convenus sur ces routes commencent à des points en Suisse.
2. A moins que, de temps en temps, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes n'en conviennent autrement, aucun trafic ne pourra être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Hong Kong ou vice-versa. Cette restriction est également applicable à toute sorte de trafic stopover.
3. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

¹⁴ Mise à jour selon l'échange de notes des 7 juin/21 juillet 2004 (RO 2005 179).

