

*Texte original*

## **Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République gabonaise relatif au transport aérien**

Conclu le 21 février 2005

Appliqué provisoirement dès le 21 février 2005

(Etat le 15 août 2006)

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République Gabonaise*

(ci-après «les Parties contractantes»);

désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre des entreprises de transport aérien sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations étatiques;

désireux de faciliter le développement du transport aérien international;

reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, les biens des consommateurs et la croissance économique;

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et expéditeurs de marchandises un éventail de prestations;

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

en tant que Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>1</sup>, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

*sont convenus de ce qui suit:*

### **Art. 1** Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf disposition contraire:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et

RO 2006 3279

<sup>1</sup> RS 0.748.0

94, pour autant que ces annexes et amendements soient 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 le Gabon, le Ministère chargé de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, du fret et des envois postaux, séparé ou en combinaison;
- e. les expressions «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
- f. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
- g. 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 les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante du celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

## **Art. 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 internationaux 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, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouiront, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- 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. des droits qui sont spécifiés d'une autre manière dans le présent Accord.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ou des envois postaux destinés à un autre point du territoire 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, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont 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 rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### **Art. 3** Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour fournir les services convenus régis par le présent Accord.

2. 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 convenus de ces dernières entreprises desservant tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondante à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises et les points desservis sur les routes spécifiées.

4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires des deux Parties contractantes devra être adaptée:

- a. à la demande de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;
- b. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

### **Art. 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 aux entreprises désignées 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, des équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que 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 des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune Partie contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Art. 5** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner autant d'entreprises qu'elle souhaite pour exploiter les services convenus. Ces désignations feront l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des par. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont dans un délai raisonnable aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, qui régissent 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 par. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont leur siège principal de leur exploitation dans le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) établie par ladite Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au par. 2 du présent article, les entreprises désignées pourront à tout moment exploiter tout service convenu.

#### **Art. 6** Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que ces entreprises ont leur siège principal de leur exploitation dans le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) établie par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante; ou
- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou
- c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les 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, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au par. 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

#### **Art. 7** Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs<sup>2</sup>, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs<sup>3</sup>, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile<sup>4</sup>, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale<sup>5</sup>, signé à Montréal le 24 février 1988 et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites 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 de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent 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'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions du par. 3 de cet article relatives à la sûreté de l'aviation et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, le départ ou le séjour 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 et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante

<sup>2</sup> RS 0.748.710.1

<sup>3</sup> RS 0.748.710.2

<sup>4</sup> RS 0.748.710.3

<sup>5</sup> RS 0.748.710.31

examine aussi favorablement 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.

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 équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité 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 déroge aux dispositions de sûreté du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être obtenu dans les quinze (15) jours suivant la date d'une telle demande, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer, limiter ou imposer des conditions à l'autorisation d'exploitation et à l'autorisation technique des entreprises de cette Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de quinze (15) jours.

## **Art. 8** Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences pour de tels certificats et licences correspondent au moins aux exigences minimales en vigueur conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Il est convenu que, selon l'art. 16 de la Convention, tout aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise désignée d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de cet aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, le but de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef, des licences de son équipage, et que l'équipement de l'aéronef ainsi que l'état de l'aéronef sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.

**Art. 9** Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractant;
- b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
- c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;
- d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux par. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

**Art. 10** Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin seront soumis uniquement à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, de piraterie aérienne et de contrebande de drogues narcotiques. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et d'autres taxes similaires.

**Art. 11** Redevances

1. Chaque Partie contractante s'efforcera de veiller à ce que les redevances qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante favorisera les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de redevances sur son territoire et les entreprises utilisant les services et les équipements, et encouragera ces autorités ou ces organes et ces entreprises à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux par. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encouragera les autorités compétentes en la matière pour qu'elles informent les usagers dans un délai raisonnable des propositions visant à modifier les redevances d'utilisation, afin qu'ils puissent donner leur avis avant la mise en vigueur des nouvelles redevances.

**Art. 12** Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises auront le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles d'autres pays.



4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération comme «blocked space», «code sharing» ou autres arrangements commerciaux avec des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou des entreprises d'un Etat tiers à condition que ces entreprises disposent des mêmes droits de trafic.

**Art. 13** Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées auront le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

**Art. 14** Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec cet Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limitera:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
- c. à protéger les entreprises contre des tarifs qui sont artificiellement bas grâce à des subsides ou aides gouvernementaux directs ou indirects.

3. Les Parties contractantes ne prendront aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé d'être appliqué ou appliqué par les entreprises désignées de chaque Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de négociations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. De telles négociations auront lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif sera appliqué ou il restera en vigueur.

**Art. 15** Approbation des horaires

1. Chaque Partie contractante peut demander aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, qu'elles notifient aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante les horaires envisagés au moins quinze (15) jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. Les entreprises désignées d'une Partie contractante devront requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour les vols supplémentaires qu'elles veulent effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux (2) jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Art. 16**            Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

#### **Art. 17**            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 pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à partir 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. A cet effet, chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments respectifs pour l'évidence de sa position afin de faciliter des solutions bien fondées, rationnelles et économiques.

#### **Art. 18**            Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux (2) mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.

4. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

#### **Art. 19**            Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et

entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Art. 20** Dénouciation

1. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

#### **Art. 21** Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **Art. 22** Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature et suspendra l'application de l'Accord entre la Confédération Suisse et la République Gabonaise relatif aux transports aériens réguliers du 27 janvier 1972<sup>6</sup>. Il entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

A la date de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord entre la Confédération Suisse et la République Gabonaise relatif aux transports aériens réguliers du 27 janvier 1972.

<sup>6</sup> [RO 1974 419]

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

Fait à Libreville, en double exemplaire le 21 février 2005 en langue française.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:

Jean-Pierre Villard

Pour le  
Gouvernement de la République Gabonaise:

Paul Mba-Abessole

## Tableaux de routes

### Tableau I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Gabon	Points au-delà
Points en Suisse	1 Point*	Points au Gabon	1 Point*

\* Avec exercice des droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté.

### Tableau II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Gabon peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points au Gabon	2 Points*	Points en Suisse	aucun

\* Avec exercice des droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté.

### Notes

1. L'exercice de la 5<sup>e</sup> liberté par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sera effectif que sur les relations non-exploitées par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante.
2. Chaque entreprise désignée peut desservir d'autres points intermédiaires et des points au-delà à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

