

Traduction<sup>1</sup>

## **Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif aux services aériens**

Conclu le 1<sup>er</sup> mars 2011

Entré en vigueur par échange de notes le 10 juin 2011

(Etat le 10 juin 2011)

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République populaire de Chine*

(ci-après «les Parties contractantes»);

en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

désireux de conclure un Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

*sont convenus de ce qui suit:*

### **Art. 1** Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

- 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 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 la République populaire de Chine, l'Administration de l'aviation civile de Chine, ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

RO 2015 833

<sup>1</sup> Texte original allemand.

<sup>2</sup> RS 0.748.0

- c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées et autorisées, 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 de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;
  - e. 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 la Convention;
  - f. l'expression «territoire» en relation avec un Etat signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes ainsi que l'espace aérien situé au-dessus qui se trouvent sous la souveraineté de cet Etat;
  - 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 du courrier.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne 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 jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
- a. du droit de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante en suivant la ou les routes aériennes publiées prescrites par l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante;
  - b. du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales, sous réserve de l'approbation de l'autorité aéronautique de cette autre Partie contractante;
  - c. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de la première Partie contractante.
  - d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance des points

sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.

3. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'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 réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### **Art. 3** Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, de possibilités égales et équitables.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services convenus fournis par ces dernières sur tout ou partie de la même route.

3. Les services convenus qui seront exploités par les entreprises désignées par les Parties contractantes offriront, avec un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins de trafic pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier entre les territoires des deux Parties contractantes.

4. L'offre pour l'embarquement et le débarquement par les entreprises désignées d'une Partie contractante de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier à des points sur les routes spécifiées dans le territoire d'un Etat tiers sera soumise aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée:

- a. aux besoins du trafic vers et du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;
- b. aux besoins de trafic de la région traversée par le service convenu, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier.

5. La fréquence et la capacité qui doivent être offertes sur les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà seront convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

**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 des services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs se trouvant dans son territoire, s'appliquent 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 du courrier – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent, séjournent sur ledit territoire et en sortent.

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

1. Le Gouvernement de la République populaire de Chine a le droit de désigner par la voie diplomatique autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en vertu de l'Annexe du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. Le Gouvernement de la Confédération suisse a le droit de désigner par la voie diplomatique une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en vertu de l'Annexe du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. A dater du 1<sup>er</sup> janvier 2012, le Gouvernement de la Confédération suisse aura le droit de désigner par la voie diplomatique deux entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en vertu de l'Annexe du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.

2. A la réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis appropriés avec le minimum de délai de procédure, à condition que:

- a. Dans le cas d'entreprises désignées par la Suisse:
  1. l'entreprise ait le siège principal de son exploitation sur le territoire de la Suisse de laquelle elle a reçu une autorisation d'exploitation valide, et
  2. le contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise est exercé et maintenu par la Suisse,
  3. l'entreprise soit titulaire d'une licence de transporteur aérien en cours de validité délivrés par la Suisse;
- b. Dans le cas d'entreprises désignées par la République populaire de Chine:

La propriété substantielle et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par la République populaire de Chine restent détenus par la République populaire de Chine ou par ses citoyens.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent 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 à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter les services convenus.

#### **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, lorsque:

- a. dans le cas d'entreprises désignées par la Suisse:
  1. l'entreprise n'a pas le siège principal de son exploitation sur le territoire de la Suisse de laquelle elle a reçu une autorisation d'exploitation valide, et
  2. le contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise n'est pas exercé ni maintenu par la Suisse,
  3. l'entreprise n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien en cours de validité délivré par la Suisse,
  4. il peut être démontré, qu'en exerçant les droits de trafic conformément au présent Accord sur une route qui inclut un point dans un autre Etat, y compris l'exploitation d'un service qui est commercialisé en tant que service direct ou constitué d'une autre manière un tel service, l'entreprise pourrait en fait contourner les restrictions des droits de trafic imposées par un accord entre la République populaire de Chine et cet autre Etat;
- b. dans le cas d'entreprises désignées par la République populaire de Chine:

la propriété substantielle et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par la République populaire de Chine ne sont pas détenus par la République populaire de Chine ou par ses citoyens;
- c. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits; ou si
- d. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient 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>3</sup>, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs<sup>4</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>5</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>6</sup>, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation auxquels les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les détournements 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. 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 leur principal établissement 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 relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au chiffre 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'arrivée, 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 efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance 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 de détournement d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des membres d'équipage, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures

<sup>3</sup> RS 0.748.710.1

<sup>4</sup> RS 0.748.710.2

<sup>5</sup> RS 0.748.710.3

<sup>6</sup> RS 0.748.710.31

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 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 trente (30) jours suivant la date d'une telle demande, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer ou limiter les autorisations d'exploitation et les autorisations techniques des entreprises de cette Partie contractante, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de trente (30) 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 aériens internationaux convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences requises pour obtenir ces documents correspondent au moins aux exigences minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la réception de cette demande.

4. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au ch. 3 du présent article qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'autre Partie contractante prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent dans un délai convenu.

5. Conformément à l'art. 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une entreprise désignée d'une Partie contractante ou en son nom, 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 l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, l'objet de cette visite est de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les licences de

son équipage et que l'équipement de l'aéronef et son état sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.

6. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante en conformité avec le ch. 6 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

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

1. Les aéronefs exploités dans les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, les pièces de rechange (y compris les moteurs), leurs réserves de carburants, les huiles (y compris les fluides hydrauliques et les lubrifiants) et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, transportés à bord de ces aéronefs sont, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés sur la base de la réciprocité, de tous droits, frais d'inspection et autres frais similaires, à condition que ces équipements et articles, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés sur la base de la réciprocité de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. les équipements normaux, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les réserves de carburants, les huiles (y compris les fluides hydrauliques et les lubrifiants) et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) introduits dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés à bord des aéronefs exploités dans le service convenu par les entreprises désignées, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire de l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités dans les services convenus par les entreprises désignées;
- c. le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème des entreprises, destinés au transport direct de passagers et de fret ainsi que le matériel publicitaire touristique distribué gratuitement par les entreprises désignées;
- d. les véhicules à moteur (à l'exclusion des voitures), le matériel et l'équipement pouvant être utilisé par les entreprises de transport aérien désignées à des fins commerciales et opérationnelles dans le périmètre de la zone de l'aéroport, à condition que ce matériel et cet équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. L'équipement et les articles dont il est question aux ch. 1 et 2 du présent article ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec



l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont 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 ch. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

#### **Art. 10** Imposition

Le revenu gagné par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante sera exempt d'impôt sur le revenu sur le territoire de l'autre Partie contractante.

#### **Art. 11** 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 ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

#### **Art. 12** Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage 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 sont 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 sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par toute entreprise d'autres Etats assurant des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux ch. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

**Art. 13** Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des bureaux adéquats sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces bureaux peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante.

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

3. 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 des agents autorisés, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces titres de transport, en devises de ce territoire ou, en devises librement convertibles d'autres pays, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante.

4. Les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont le droit de conclure des arrangements de commercialisation, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux avec des entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

5. Les membres d'équipage de la ou des entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante dans les services convenus doivent être des ressortissants de ladite Partie contractante. Si une entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante souhaite employer des membres d'équipage d'une autre nationalité dans les services convenus, l'accord de l'autre Partie contractante doit être obtenu au préalable.

**Art. 14** Conversion et transfert des recettes

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

**Art. 15** Tarifs

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

2. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des taux de commission,

d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.

3. Les autorités aéronautiques accorderont une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore prédateurs.

4. Les tarifs devront être déposés pour approbation soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques auront le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller retour entre les territoires des deux Parties contractantes qui commence dans leur propre territoire. En cas de désapprobation, elles notifieront leur décision à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante le plus tôt possible ou au plus tard dans les trente (30) jours suivant la réception du dépôt du tarif.

5. Aucune des autorités aéronautiques ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.

6. Nonobstant le ch. 4 ci-dessus, lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au ch. 3 ci-dessus, elles donnent un avis de désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le plus tôt possible ou au moins dans les trente (30) jours de la date de réception du tarif déposé.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander des consultations concernant tout tarif qui a fait l'objet d'un avis de désapprobation. De telles négociations ont lieu au plus tard soixante (60) jours après réception de la requête. Si les Parties contractantes parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.

#### **Art. 16** Sauvegardes

1. Les Parties contractantes conviennent que les pratiques suivantes de la part d'entreprises de transport aérien peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près:

- a. l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent;
- b. l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives;
- c. les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire;

- d. les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou leur causent de graves préjudices;
  - e. les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable, de paralyser les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, de les exclure ou de les évincer du marché; et
  - f. un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.
2. Si les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au ch. 1, elles peuvent demander une consultation conformément à l'art. 19 du présent Accord en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur les raisons de la demande, et la consultation commencera dans les trente (30) jours suivant la demande.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, l'une ou l'autre Partie contractante peut invoquer le mécanisme de règlement des différends prévu à l'art. 20 du présent Accord pour régler le différend.

#### **Art. 17**            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 soixante (60) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Elles feront de même pour toute modification significative de cet horaire.
2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

#### **Art. 18**            Statistiques

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

#### **Art. 19**            Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, 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, doivent toutefois commencer au plus tard 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. Chaque Partie

contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

**Art. 20** Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de la mise en oeuvre du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes chercheront tout d'abord à résoudre ce différend par voie de négociations.
2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par les voies diplomatiques.

**Art. 21** Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, une telle modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles sont appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entrent 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. 22** Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prend 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. 23** Enregistrement

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

**Art. 24** Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite par les voies diplomatiques, par laquelle les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des exigences légales internes requises pour son entrée en vigueur.

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord du 12 novembre 1973 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif aux transports aériens civils<sup>7</sup> sera abrogé.

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

Fait à Pékin, en double exemplaire le 1<sup>er</sup> mars 2011 en langues allemande, chinoise et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence le texte anglais prévaut.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:

Blaise Godet

Pour le Gouvernement de la  
République populaire de Chine:

Li Jiayang

<sup>7</sup> [RO 1975 567, 1994 120]

**Tableaux de routes****Tableau I**

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens dans l'une ou l'autre des directions:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Chine	Points au-delà de la Chine
Points en Suisse	1 point	3 points	1 point

**Tableau II**

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République populaire de Chine peuvent exploiter des services aériens dans l'une ou l'autre des directions:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Chine	Tous points	Tous points	Tous points

*Notes*

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes spécifiées, peuvent, à la discrétion des entreprises désignées, être omis lors d'un ou de tous les vols, pourvu que les services convenus aient comme point d'origine ou de destination le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien.
2. Les droits de trafic de cinquième liberté seront convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

