

# **Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan relatif au trafic aérien de lignes**

Conclu à Islamabad le 10 mars 2001

Entré en vigueur par échange de notes le 11 novembre 2002

---

*La Confédération suisse*

*et*

*la République islamique du Pakistan,*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup>, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan, ci-après dénommés les Parties contractantes,

*sont convenus de ce qui suit:*

## **Art. 1** Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- 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 l'art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;
- b) l'expression «Accord» signifie le présent Accord, son annexe et tous leurs amendements;
- c) 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 islamique du Pakistan, le Ministère de la défense ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées aux dites autorités;

**RS 0.748.127.196.23**

<sup>1</sup> Traduction du texte original allemand (AS 2003 3318).

<sup>2</sup> **RS 0.748.0**

- d) l'expression «services convenus» signifie les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux sur les routes spécifiées à l'annexe au présent Accord, de façon séparée ou combinée;
- e) les expressions «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escales non commerciales» ont le sens qui leur est donné à l'art. 96 de la Convention;
- f) l'expression «entreprise désignée» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'art. 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- 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 l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;
- h) l'expression «territoire» a, en relation avec un Etat, le sens qui lui est donné à l'art. 2 de la Convention;
- i) l'expression «capacité» signifie la charge utile d'un avion utilisé sur une route ou une partie de route.

## **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 de lignes 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 de lignes:

- a) du droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir;
- b) du droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) des droits spécifiés d'une autre manière dans le présent Accord.

3. Si par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une 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 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 exploiter les services convenus entre les territoires des Parties contractantes.

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 de la même route.

3. Chaque Partie contractante autorisera les entreprises désignées à fixer les fréquences et les capacités des services aériens internationaux qu'elles offrent sur la base de considérations commerciales et axées sur le marché. En conséquence de ce droit, aucune Partie contractante ne peut restreindre unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services ou le ou les types d'avions utilisés par les entreprises désignées de cette autre Partie contractante; cela ne s'applique pas aux restrictions motivées par des raisons de douane ou par des impératifs techniques, opérationnels ou écologiques, soumises à des conditions semblables et conformément à l'art. 15 de la Convention.

#### **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, 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** 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, et 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

<sup>3</sup> RS 0.748.710.1

<sup>4</sup> RS 0.748.710.2

<sup>5</sup> RS 0.748.710.3

1971, ainsi que de toute convention ou de tout 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 illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs qu'elles ont immatriculés, 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 relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au ch. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, la sortie de son territoire ou le séjour sur son territoire. 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, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi favorablement toute demande de l'autre Partie contractante visant à 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 et services 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 rencontre des difficultés avec les dispositions de sûreté du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces négociations auront pour but de trouver un accord sur les mesures adéquates visant à éliminer les raisons les plus directes des préoccupations et d'adopter, dans le cadre des normes de sûreté de l'OACI, les mesures nécessaires à faire appliquer les conditions de sûreté indiquées.

#### **Art. 6** Désignation et autorisation d'exploitation

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

2. Les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai, sous réserve des dispositions des ch. 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation nécessaire aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger des entreprises désignées par l'autre Partie contractante la preuve selon laquelle elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités et 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 ch. 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elles estiment nécessaires pour exercer les droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue que les entreprises de transport aérien ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les ont désignées ou qu'elles sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien établi par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, les entreprises désignées pourront à tout moment exploiter les services convenus, à condition que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'art. 14 du présent Accord soient en vigueur.

**Art. 7** 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
  - a) lorsqu'elle n'est pas convaincue que les entreprises de transport aérien ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les ont désignées ou qu'elles sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien valide établi par cette dernière Partie contractante, ou
  - b) lorsque ces entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou
  - c) lorsque ces 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 ch. 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

**Art. 8** Reconnaissance des certificats et des licences

Chaque Partie reconnaîtra, pour l'exploitation des services aériens stipulés au présent Accord, les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'autre Partie et qui sont encore en cours de validité, à condition que les exigences requises pour obtenir ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de refuser ou de reconnaître comme valides, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

**Art. 9** Sécurité

Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéroportuaires, aux membres d'équipage, aux aéronefs et aux opérations de l'entreprise désignée. Si, à l'issue des consultations, l'une des Parties contractantes est d'avis que l'autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique effectivement dans ces secteurs les normes et exigences de sécurité correspondant au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elle lui notifiera ses constatations ainsi que les démarches nécessaires en vue de satisfaire à ces exigences minimales, et l'autre Partie prendra les mesures appropriées pour y remédier. Chaque Partie contractante se réserve le droit de différer, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou de nature technique délivrée aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, au cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas, dans un délai raisonnable, de telles mesures correspondant au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

**Art. 10** 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 contractante;
- 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 sont 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 affectation 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 une ou plusieurs 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 ladite ou lesdites entreprises bénéficient de telles exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

#### **Art. 11**           Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que les redevances d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne soient pas supérieures à celles qui doivent être payées par ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux similaires.
2. Chaque Partie contractante favorisera les consultations entre ses autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises utilisant les services et les équipements fournis par ces autorités, et dans la mesure du possible par le biais des organisations représentant ces entreprises. Les usagers seront informés 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. Chaque Partie contractante encouragera en outre ses autorités et ces usagers à échanger les informations concernant les redevances d'utilisation.

#### **Art. 12**           Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une 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 de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères librement convertibles.

4. Les représentants et leurs personnels seront soumis aux lois et réglementations de l'autre Partie contractante et chaque Partie contractante accordera sur le principe de réciprocité et dans les délais les plus brefs, en conformité avec ces lois et réglementations, les autorisations de travail, les visas ou tout autre document similaire nécessaire aux représentants et personnels mentionnés au ch. 1 du présent article.

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

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son 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 convient que toute entreprise désignée fixe pour les services aériens des tarifs selon les conditions commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limitera

- a) à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b) à protéger les entreprises contre des tarifs maintenus artificiellement bas grâce à des subsides gouvernementaux directs ou indirects ou à des aides, et
- c) à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs appliqués par les entreprises des deux Parties contractantes à destination ou à partir de son territoire soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques. La notification ou la soumission par les entreprises des deux Parties contractantes ne peut être exigée plus de 24 heures avant la date proposée pour l'entrée en vigueur de ces tarifs. Les tarifs peuvent à tout moment être appliqués après la notification ou la soumission, sauf s'ils ont été refusés par les deux Parties contractantes dans les 14 jours suivant la notification ou la soumission.

3. Les Parties contractantes ne prendront aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par une entreprise de chaque Partie contractante pour le trafic aérien international entre les



territoires des deux Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées dans l'al. 1 du présent article, elle peut demander l'ouverture de négociations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les 30 jours suivant la soumission. De telles négociations auront lieu au plus tard 30 jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif sera appliqué ou il restera en vigueur.

4. Nonobstant les dispositions des ch. 1 à 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne pourront exiger que les tarifs pour le transport de marchandises entre des points à l'intérieur de leur territoire leur soient soumis. De tels tarifs entreront en vigueur lorsque les entreprises concernées le décideront.

5. Lorsque les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions susmentionnées nuit considérablement aux autres entreprises ou sur une ou des routes particulières, elles pourront demander des consultations aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de trente jours après réception de la demande, sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement.

6. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un Etat tiers seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Tout tarif ainsi soumis sera approuvé s'il est identique au niveau, aux conditions et à la durée de validité d'un tarif déjà approuvé en ce moment par ces autorités aéronautiques et appliqué par les entreprises désignées de cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui de l'Etat tiers, à condition que les autorités aéronautiques puissent retirer leur approbation si le tarif qui a été aligné n'est plus appliqué pour une raison quelconque ou s'il diverge des conditions de l'approbation correspondant à tout écart approuvé du tarif qui a été aligné.

7. Nonobstant le ch. 6 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne demanderont pas que soient soumis à leur approbation les tarifs qui seront appliqués par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour le transport de marchandises entre le territoire de l'autre Partie contractante et l'Etat tiers.

#### **Art. 15** Approbation des horaires

Chaque Partie contractante peut demander, avant la mise en exploitation des services convenus, que soient soumis à son approbation les horaires prévus par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

#### **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 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.

**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 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 de toute 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** Dénonciation

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 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 jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

**Art. 21** Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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 du 17 mars 1952 relatif aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan<sup>6</sup>. Il entrera en vigueur lorsque 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 du 17 mars 1952 relatif aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan.

*En foi de quoi* les soussignés dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait à Islamabad, le 10 mars 2001 en double exemplaire, en langues anglaise et allemande, les textes font également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
  
Christian Dunant

Pour le Gouvernement  
de la République islamique du Pakistan:  
  
Nasim Rana

<sup>6</sup> RO 1953 1247

## **Tableaux de routes**

### **A. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:**

Depuis des points en Suisse via tout point intermédiaire vers tout point au Pakistan et tout point au-delà.

### **B. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Pakistan peuvent exploiter des services aériens:**

Depuis des points au Pakistan via tout point intermédiaire vers tout point en Suisse et tout point au-delà.

### **C. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur chaque vol ou sur tous les vols:**

1. exécuter des vols dans l'une ou dans les deux directions;
2. combiner différents numéros de vol pour une seule et même opération;
3. desservir des points intermédiaires, des points au-delà et des points dans le territoire des Parties Contractantes, sur les routes convenues, dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre;
4. ne pas faire escale à n'importe quel point;
5. transférer du trafic entre leurs propres aéronefs en tous points sur les routes convenues;
6. changer le type ou le nombre d'avions utilisés en tous points sur les routes convenues.

Cette page est vierge pour permettre d'assurer une concordance dans la pagination des trois éditions du RO.