

Texte original

Accord entre la Confédération suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord relatif aux services aériens réguliers

Conclu le 17 décembre 2018

Appliqué provisoirement dès le ... 2019

La Confédération suisse («Suisse»)

et

le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord («Royaume-Uni»),

ci-après «les Parties contractantes»;

Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux;

Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile; et

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale¹, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

sont convenus ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, le terme:

- a. «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;
- b. «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux Transports, et pour l'application de l'art. 18 (Prix) du présent Accord, l'Autorité de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organe habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
- c. «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie contractante a désignées et autorisées conformément à l'art. 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. «licence de transporteur aérien» signifie un document délivré à une entreprise de transport aérien qui affirme que l'entreprise en question possède les aptitudes professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation sûre des aéronefs pour les activités aériennes spécifiées dans le certificat;
- e. «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;
- f. «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention;
- g. «territoire» d'un État a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;
- h. «prix» signifie les prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, notamment le prix et les conditions des agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier;
- i. «redevances d'usage» signifie les redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou par les organes que cette autorité permet d'imposer aux entreprises de transport aérien, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations ou de services de navigation aérienne (y compris les installations pour le survol) ou de services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises;
- j. «transport intermodal» signifie le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

¹ RS 0.748.0

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe à moins qu'il en ait été expressément convenu autrement.

Art. 2 Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Art. 3 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 respectivement «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;
- b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- c. les droits spécifiés ci-après dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la partie adéquate du Tableau annexé au présent Accord.

3. 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 fera tout son possible pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant durant la période nécessaire les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 4 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.

2. Aucune des Parties contractantes ne restreindra le droit de chaque entreprise désignée d'assurer des vols internationaux entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire d'une Partie contractante et les territoires de pays tiers.

3. Chaque Partie contractante permet à chaque compagnie aérienne désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre conformément aux services convenus sur les routes spécifiées. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, au nombre de destinations, à la fréquence ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.

Art. 5 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante relatives à l'entrée sur et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante ou qu'ils le quittent, les passagers, équipages ou marchandises des entreprises désignées de l'autre Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation applicables sur ce territoire relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages ou marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale).

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises de transport aérien par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnées au présent article.

Art. 6 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus sur chacune des routes spécifiées et de retirer ou de modifier ces désignations. Cette désignation doit être transmise à l'autre Partie contractante par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes déposées par l'entreprise désignée, établies conformément à la forme et à la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et les permissions appropriées le plus rapidement possible, à condition que:

- a. dans le cas d'une entreprise désignée par le Royaume-Uni:
 - (i) elle soit établie sur le territoire du Royaume-Uni et ait obtenu une licence conformément à la législation applicable du Royaume-Uni, et
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation, et
 - (iii) elle soit détenue, directement ou par une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par le Royaume-Uni et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et

- b. dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:
 - (i) elle soit établie sur le territoire de la Suisse et détienne une autorisation d'exploitation valide délivrée par la Suisse, et
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par la Suisse, qui est responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien, et
 - (iii) elle soit détenue, directement ou par une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par la Suisse et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et
 - c. l'entreprise de transport aérien soit à même de respecter les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante examinant la ou les demandes.
3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme aux dispositions pertinentes du présent Accord.

Art. 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou permis techniques d'une entreprise de transport aérien désigné par l'autre Partie contractante:

- a. lorsque, dans le cas d'une entreprise désignée par le Royaume-Uni:
 - (i) elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume-Uni ou n'a pas obtenu une licence conformément à la législation applicable du Royaume-Uni, ou
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par l'État responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien ou que l'autorité aéronautique responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation, ou
 - (iii) elle n'est pas détenue, directement ou par une participation majoritaire, ou effectivement contrôlée par le Royaume-Uni et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou
- b. lorsque, dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:
 - (i) elle n'est pas établie sur le territoire de la Suisse ou ne détient aucune autorisation d'exploitation valide délivrée par la Suisse, ou
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par la Suisse, qui est responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien, ou
 - (iii) elle n'est pas détenue, directement ou par une participation majoritaire, ou effectivement contrôlée par la Suisse et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou
- c. au cas où l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliquées par la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou
- d. si l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, ou
- e. si une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ou une entreprise de transport aérien manque à se conformer à toute disposition de l'art. 9 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, ou
- f. au cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures nécessaires pour accroître la sécurité conformément à l'al. 4 de l'art. 10 (Sécurité) du présent Accord, ou
- g. conformément à l'al. 6 de l'art. 10 (Sécurité) du présent Accord.

2. À moins que la révocation immédiate, la suspension ou la limitation des autorisations d'exploitation ou les permis techniques mentionnés à l'al. 1 ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante qui exerce les droits visés à l'al. 1 du présent article notifie par écrit à l'autre Partie contractante dès que possible les raisons de la révocation, de la suspension ou de la limitation de l'autorisation d'exploitation ou du permis technique.

4. En exerçant leurs droits en vertu de l'al. 1 du présent article, les Parties contractantes n'opèrent aucune discrimination entre les entreprises de transport aérien fondée sur la nationalité.

5. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie contractante de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou permis techniques d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'art. 9 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

Art. 8 Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront une possibilité équitable et égale d'assurer en concurrence les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante d'exigence du droit de premier refus, de rapport de partage du trafic, de frais pour non-objection, ou toute autre restriction relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui serait incompatible avec les fins du présent Accord.

3. Si une Partie contractante exige le dépôt de programmes de vol ou de plans d'exploitation par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, elle limitera au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.
4. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou ses entreprises désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises de transport aérien soit séparément, d'abuser d'un pouvoir de marché d'une manière qui a affaibli ou qui est susceptible ou a pour but d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.
5. Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son ou ses entreprises désignées d'une façon qui nuirait à la possibilité équitable et égale des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante d'assurer en concurrence les services aériens internationaux.
6. Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention ou un soutien publics à une entreprise désignée pour les services exploités au titre du présent Accord, elle exige que ladite entreprise identifie la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.
7. Si une Partie contractante dispose de motifs raisonnables pour considérer que ses entreprises désignées font l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'une subvention ou un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien de celle-ci nuirait ou nuit déjà à la possibilité équitable et égale des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante d'assurer en concurrence les services aériens internationaux, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement. Ces consultations ont lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la requête, à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement.

Art. 9 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 aéronefs², signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs³, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁴, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale⁵, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de e détection⁶, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.
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. Sous réserve des lois et réglementations de chaque Partie contractante, cette assistance inclut l'acceptation sur une base de réciprocité du déploiement d'agents de sûreté à bord sur les vols de leurs entreprises désignées.
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 ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de 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, 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 d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à 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 consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations opérationnelles et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. Si une urgence l'exige, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 10 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus visés dans le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et

² RS 0.748.710.1
³ RS 0.748.710.2
⁴ RS 0.748.710.3
⁵ RS 0.748.710.31
⁶ RS 0.748.710.4

qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante peut cependant ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 7 (Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte des entreprises désignées 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 (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

- a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
- b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprises de transport aérien.

9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 11 Exonération des droits et taxes

1. À l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux 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, sont exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont 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 détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;
- 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 le matériel et l'équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, à la condition que ce matériel et cet équipement servent au transport des passagers et des marchandises.

3. L'équipement de bord ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante 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 de transport aérien sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises de transport aérien bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.

Art. 12 Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne feront l'objet d'aucun examen, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, de contrôle des stupéfiants et de prévention des entrées illégales ou dans des circonstances spéciales.

Art. 13 Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organes compétents de chaque Partie contractante en matière d'imputation aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante doivent être justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre catégories d'usagers. En tout état de cause, les tarifs de telles redevances d'usage pratiqués à l'égard des entreprises de transport aérien de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne seront pas discriminatoires.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais non excéder, le coût intégral pour les autorités ou les organes compétents en matière d'imputation de la fourniture appropriée et non excessive des installations et services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif. Les installations et services pour lesquels des redevances sont imposées doivent être fournis selon des principes d'efficacité et d'économie.

3. Chaque Partie contractante doit faire tous les efforts possibles pour assurer que:

- a. des consultations aient lieu entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et
- b. les autorités ou organes compétents en matière d'imputation et les entreprises de transport aérien échangent les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article, et
- c. les autorités ou organes compétents en matière d'imputation donnent 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.

4. Aucune des Parties contractantes ne sera réputée, dans des procédures de règlement de différends en vertu de l'article 25 (Règlement des différends) du présent Accord, avoir enfreint une disposition du présent article, à moins:

- a. qu'elle n'omette de procéder à un examen ou de commander un examen indépendant de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable, ou
- b. que suite à un tel examen, elle n'omette de prendre toutes les dispositions en son pouvoir pour remédier à toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

Art. 14 Représentation des entreprises de transport aérien et vente

Une entreprise de transport aérien autorisée peut:

- a. conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de l'autre Partie contractante, faire entrer et maintenir sur le territoire de cette autre Partie contractante ses cadres de direction, ses agents techniques, opérationnels et autre personnel spécialisé que l'entreprise considère nécessaires pour assurer les services de transport aérien;
- b. faire appel aux services et au personnel d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien, ayant une activité sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- c. ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante, et
- d. vendre et commercialiser des services de transport aérien et des services auxiliaires sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par le biais d'agents ou de tout autre intermédiaire désigné par l'entreprise de transport aérien. Celle-ci a le droit de vendre lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces transports et services auxiliaires en monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Art. 15 Partage de code

Les entreprises de transport aérien autorisées peuvent, sous réserve de la législation et de la réglementation applicables régissant la concurrence, conclure des accords de partage de code avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien à condition:

- a. que chaque vol formant partie d'un service, auquel les arrangements s'appliquent, soit assuré par une entreprise de transport aérien habilitée à assurer ce vol, et
- b. que toutes les entreprises de transport aérien impliquées dans les accords de partage de code détiennent les droits de route et de trafic appropriés, et
- c. que pour ce qui est de chaque billet vendu, l'acheteur soit informé au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera les différents segments du service.

Art. 16 Location

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées avec des aéronefs loués (avec ou sans équipage) auprès d'une société, y compris auprès d'autres entreprises de

transport aérien, à condition d'être autorisées à utiliser les aéronefs sur cette base par l'autorité aéronautique des deux Parties contractantes. Sauf circonstances exceptionnelles admises par les autorités aéronautiques, il ne doit pas résulter de l'utilisation d'aéronefs loués qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

2. Afin d'utiliser les aéronefs en location conformément à l'al. 1 du présent article, les entreprises désignées sont également tenues de satisfaire aux conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par les Parties contractantes.

Art. 17 Conversion et transfert des recettes

1. Chaque entreprise désignée a le droit sur demande de convertir et de transférer dans un pays de son choix les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés sans délai, sans aucune restriction, aux taux de change applicables aux transactions courantes, qui étaient en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et elles ne sont soumises à aucun droit autre que celui normalement perçu par les banques pour effectuer ces opérations.

2. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition ou s'il existe un arrangement spécial réglant le transfert de fonds entre les deux parties contractantes, les dispositions de ces derniers l'emportent.

Art. 18 Prix

1. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à fixer librement les prix de leurs services aériens internationaux sur la base du principe de concurrence loyale.

2. Le dépôt des prix du transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ne sera pas exigé. Nonobstant ce qui précède, les entreprises désignées par les Parties contractantes donnent immédiatement accès aux renseignements sur les prix passés, existants et proposés sur demande raisonnable des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Art. 19 Soumission des programmes de vols

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les programmes de vols envisagés soient notifiés à ses autorités aéronautiques par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Il en sera de même pour toute modification de ces programmes de vols.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors du programme de vols notifié, les entreprises désignées demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Art. 20 Protection de l'environnement

1. Les Parties contractantes souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation.

2. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.

3. Rien dans le présent Accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des Parties contractantes de prendre toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale des services aériens, pour autant que ces mesures soient entièrement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

Art. 21 Transport intermodal

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes sont habilitées à utiliser, dans le cadre des services aériens internationaux et conformément à la législation nationale, tout moyen de transport intermodal vers n'importe quel point des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers ou à partir de ces points. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'exploiter leur propre transport intermodal ou de le fournir par le biais d'arrangements, tels que partage de codes avec d'autres transporteurs. Lesdits services peuvent être proposés comme services au long cours, ou à un prix unique pour les transports aériens intermodaux combinés, à condition que les passagers et les expéditeurs disposent de renseignements sur les fournisseurs des transports en question.

Art. 22 Services d'escale

Sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante, chaque entreprise désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'escale en totalité ou en partie. En l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'escale, chaque entreprise désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services d'escale assurés par un ou plusieurs prestataires.

Art. 23 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires, qui peuvent être raisonnablement requis, relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Art. 24 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces 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 conviennent autrement.

Art. 25 Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'art. 18 (Prix), qui n'est pas résolu au cours d'une première série de consultations formelles pourra, si les Parties contractantes en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme pour décision. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera soumis à un arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties contractantes, en conformité des procédures énoncées ci-après.
2. L'arbitrage est confié à un tribunal de trois arbitres constitué comme suit:
 - a. dans les trente (30) jours de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans les soixante (60) jours après que ces deux arbitres ont été nommés, les deux arbitres désignent par accord un troisième arbitre, qui préside le tribunal;
 - b. si une Partie contractante manque à nommer un arbitre, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à la let. a, une Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans les trente (30) jours. Si le Président du Conseil a la nationalité d'une des Parties contractantes, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à la nomination.
3. Sauf convention contraire, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence suivant le présent Accord et établit sa propre procédure. Une fois formé, le tribunal peut recommander des mesures conservatoires provisoires en attendant sa décision finale. Sur directive du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre aura lieu au plus tard quinze (15) jours après la constitution complète du tribunal.
4. Sauf convention contraire ou sauf directive contraire du tribunal, le demandeur soumet un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la date de la constitution complète du tribunal, et la réponse du défendeur est due soixante (60) jours après que le demandeur a soumis son mémoire. Toute réponse au mémoire en défense est soumise dans les trente (30) jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse du défendeur à cette réponse est soumise dans les trente (30) jours qui suivent. Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des Parties contractantes ou s'il estime que cela est approprié, dans un délai de quarante-cinq (45) suivant l'expiration du délai de remise de la dernière plaidoirie.
5. Le tribunal arbitral s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de l'audience ou, s'il n'y a pas d'audience, après la date à laquelle la dernière plaidoirie est remise. La décision du tribunal se prend à la majorité.
6. Les Parties contractantes peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et les éclaircissements donnés sont publiés dans les quinze (15) jours suivant une telle demande.
7. Chaque Partie contractante, dans la mesure compatible avec sa législation nationale, donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.
8. Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres, sont également répartis entre les Parties contractantes. Les dépenses engagées par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre de la procédure prévue à l'al. 2, let. b du présent article sont considérées comme faisant partie des frais du tribunal arbitral.

Art. 26 Modifications

1. Le présent Accord peut être modifié par accord écrit entre les Parties contractantes.
2. Tout amendement entrera en vigueur par échange de notes diplomatiques, dès que toutes les formalités internes des Parties contractantes sont accomplies. Les Parties contractantes peuvent convenir de l'application provisoire d'un tel amendement.
3. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une annexe, elle pourra requérir des consultations entre ses autorités compétentes et celles de l'autre Partie contractante. Si lesdites autorités acceptent l'amendement d'une annexe, leurs recommandations en la matière prendront effet lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
4. 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 sera amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 27 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. Le présent Accord prend fin au terme de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.
3. À 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.
4. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, la décision de mettre fin à l'application provisoire du présent Accord. Dans cette éventualité, l'application provisoire prend fin au terme de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Art. 28 Enregistrement

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

Art. 29 Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées par échange de notes diplomatiques de l'accomplissement de leurs formalités légales relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur des accords internationaux.
2. Nonobstant l'al. 1, les Parties contractantes conviennent que le présent Accord s'applique provisoirement à partir de la date à laquelle l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, conclu le 21 juin 1999, cessera de s'appliquer au Royaume-Uni. Durant cette période d'application provisoire, l'Accord entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens⁷, conclu le 5 avril 1950 sera suspendu.
3. À son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace l'Accord entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens, conclu le 5 avril 1950⁸.

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

Fait à Berne en double exemplaire le 17 décembre 2018 en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de mise en œuvre, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour la
Confédération suisse:
Doris Leuthard

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

Texte pour information

⁷ RO 1951.573
⁸ RS 0.748.127.193.67

Tableau de routes**Tableau de routes I**

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (R.-U.) peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Point en Suisse	Points au-delà de la Suisse
R.-U.	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE	Des points quelconques	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE

Tableau de routes II

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

Points de départ	Points intermédiaires	Point au R.-U.	Points au-delà de R.-U
Suisse	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE	Des points quelconques	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE

Notes

Il n'y aura aucune restriction concernant le nombre de services passagers ou tout-cargo qui pourront être assurés par la ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les routes établies dans le présent Accord, quel que soit le type d'aéronef utilisé.

La ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer sans limitation des droits de trafic de 3^e et 4^e libertés entre le R.-U. et la Suisse.

La ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer sans limitation les droits de trafic de 5^e et 7^e libertés sur tous les points intermédiaires et au-delà à l'intérieur de l'UE et de l'AELE.

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de faire terminer leurs services dans le territoire de l'autre Partie contractante (co-terminalisation), à condition qu'aucun droit de trafic (cabotage) ne soit exercé entre les points.

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de transporter leur propre trafic avec arrêt intermédiaire dans le territoire de l'autre Partie contractante – à condition qu'aucun droit de trafic (cabotage) ne soit exercé – de même que sur les routes internationales.

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix:

1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points antérieurs, des points intermédiaires, des points ultérieurs et des points désignés sur le territoire des Parties contractantes;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes, et
6. desservir des points antérieurs à tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que le service desserve un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.