

No. 39668

**United States of America
and
Switzerland**

Memorandum of understanding (with annexes). Davos, 13 March 1984

Entry into force: *13 March 1984 by signature*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 7
November 2003*

**États-Unis d'Amérique
et
Suisse**

Mémorandum d'accord (avec annexes). Davos, 13 mars 1984

Entrée en vigueur : *13 mars 1984 par signature*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 7
novembre 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Delegations from the governments of Switzerland and the United States of America met at Davos, Switzerland from 12th-13th March 1984 to discuss bilateral aviation matters. Delegation lists are attached as Annex 1.¹

The meeting followed two prior meetings between the two governments on 14th-16th November 1983 and 27th January-1st February 1984. As a result of these meetings, the two delegations agreed on the following measures:

1. Each side intends to continue to approve charter filings under the same practices that it has been following. i.e., liberal treatment on the basis of comity and reciprocity.

2.1. The Swiss delegation stated that Swiss authorities intend to permit U.S. airlines to continue current ground-handling arrangements.

2.2. As regards TWA request for facilities at Zurich-Airport the Swiss delegation confirmed that it is in the competency of the airport management to let space for the use by the airlines.

The management of Zurich-Airport is prepared to put one counter for information, ticket sales and seat selection at the disposal of TWA at a place to be agreed by the airport and TWA.

3. Each airline designated under the U.S./Swiss Air Transport Services Agreement may, on any or all flights and at its option, combine different flight numbers within one aircraft operation, operate flights in either or both directions, serve points on the route in any combination and in any order. and (unless otherwise specifically provided) omit stops at any point or points without loss of any right to uplift, discharge and carry traffic other wise permissible under the Agreement.

4. The Swiss delegation confirmed that the Swiss authorities will approve change of gauge at points in third countries and in Switzerland from a wide-bodied aircraft to one or two narrowbodied aircraft, each of which operates to/from an authorized point within Switzerland and/or beyond to third countries. Nothing herein shall be interpreted to grant rights of cabotage.

5. The Swiss delegation confirmed that the Swiss authorities have approved Air Florida introductory tariff until December 3rd 1984.

6.1. Notwithstanding the provisions of section VII of the Annex to the U.S./ Swiss Air Services Agreement, as amended, the Swiss authorities and the United States' authorities shall approve, or refrain from notifying dissatisfaction with, specified fares filed by the carrier(s) of the other party if the fare corresponds to the fare conditions defined in Annex 2 hereto and is within the zones in Annex 3. it is understood that this obligation is limited to tariffs whose period of validity would expire on or before 31st March 1985.

1. Not printed

6.2. Additionally, with respect to the westbound deep discount fares, the Swiss authorities would approve tariff filings of carriers below the floor of the deep discount zone, as calculated under Annex 3, down to 40 percent of the respective reference fare.

7. The United States acknowledges that the Swiss government has entered into this interim arrangement on the understanding that its request for expansion of the Annex to the Swiss/U.S. Air Services Agreement, as amended, will be fully considered in the framework of further consultations on various aspects of Swiss-U.S. air transport relations. Both sides agreed to meet for the purpose of such consultations in February 1985.

This Memorandum of Understanding enters into force on the date of signature and will expire on the 31st of March 1985.

Davos, 13 March 1984

For the delegation of Switzerland:

R. KUENZI

For the delegation of the United States of America:

F. WILLIS

ANNEX 2

The fare conditions for "economy", "first class" and "business class" fares shall be those incorporated into the Protocol to the Memorandum of Understanding of 1st February 1983 between the United States of America and certain member States of the European Civil Aviation Conference, done at Washington D.C. on 29th October 1983 ("the U.S./E.C.A.C. Protocol").

The fare conditions for "discount" and "deep discount" fares shall be those in Annex 1 of the U.S./E.C.A.C. Protocol, unless otherwise stated below:

1. For the fare type 1 (a), Switzerland shall not apply Note 1;
2. For the fare type 2 (b), US \$ 20 shall be replaced by US \$15;
3. For the fare type 2 (b)(1), 7 days shall be replaced by 6 days;
4. For the fare type 2 (b)(2), 14 days shall be replaced by 13 days;
5. For the fare type 2 (c), the capacity limit shall be removed;
6. For the fare type 2 (e), Switzerland shall not apply Note 9;
7. The United States and Switzerland may elect to apply the provisions of notes 5, 7 and 8 on a seasonal or yearly basis: and
8. The fare defined in 1 (c) will qualify for automatic approval in the deep discount zone, provided that the level of that fare is not lower than the level of the fare 2 (a) of the respective carrier.

ANNEX 3

For the purposes of paragraph 6 of the Understanding, pricing zones shall be constructed by applying to the appropriate reference fare level in Table 1 the percentage ranges of the appropriate zone structure in Table 2.

Roundtrip Reference Fares (Table 1)

| <i>Geneve/Zurich</i> | | <i>Eastbound</i> | <i>Westbound</i> |
|----------------------|-------|------------------|------------------|
| New York City | Peak | \$ 1421 | SFr. 3011 |
| | Basic | 1129 | 2391 |
| Boston | Peak | 1411 | 2989 |
| | Basic | 1119 | 2368 |
| Chicago | Peak | 1600 | 3389 |
| | Basic | 1307 | 2768 |
| Miami | Peak | 1765 | 3739 |
| | Basic | 1402 | 2969 |

Percentage ranges for Automatic Approval (Table 2)

| | | |
|---------------------|-----------------|-----------------|
| First Class | 150 % and above | both directions |
| Business Class | 110 - 150% | both directions |
| Economy | 75 - 125% | Eastbound |
| | 80 - 120 | Westbound |
| Discount Fares | 60 - 85 % | Eastbound |
| | 65 - 85 | Westbound |
| Deep Discount Fares | 40 - 70% | Eastbound |
| | 45 - 70 | Westbound |

[TRANSLATION - TRADUCTION]

MÉMORANDUM D'ACCORD

Les délégations du Gouvernement suisse et du Gouvernement des États-Unis d'Amérique se sont réunies à Davos (Suisse) les 12 et 13 mars 1984 afin de s'entretenir de questions bilatérales relatives à l'aviation. Les listes des membres des délégations est reproduite à l'annexe 1¹.

La réunion faisait suite à deux réunions antérieures tenues entre les deux gouvernements du 14 au 16 novembre 1983 et du 27 janvier au 1er février 1984. À l'issue de ces réunions, les deux délégations sont convenues des mesures ci après :

1. Chaque Partie entend continuer d'approuver les propositions de tarifs pour vols affrétés selon la pratique suivie précédemment, à savoir un traitement libéral fondé sur les principes de courtoisie et de réciprocité.

2.1 La délégation suisse a déclaré que les autorités suisses entendent permettre aux entreprises de transport aérien des États-Unis de maintenir les arrangements actuels en matière de services d'escale.

2.2 S'agissant de la demande de TWA concernant les installations de l'aéroport de Zurich, la délégation suisse a confirmé que la location de locaux à l'usage des entreprises de transport aérien ressortit à la compétence de la direction de l'aéroport.

La direction de l'aéroport de Zurich est disposée à mettre à la disposition de TWA un comptoir pour les renseignements, la billetterie et l'attribution des sièges en un lieu à convenir entre l'aéroport et TWA.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée en application de l'Accord sur les services aériens entre les États-Unis et la Suisse peut, sur tout ou partie des vols, combiner librement différents numéros de vols sur une même vacation, exploiter des vols dans un sens ou dans les deux, desservir les points de la route selon toute combinaison et dans n'importe quel ordre et (sauf disposition contraire spécifique) omettre de faire escale dans tout ou partie des points de la route sans perdre aucun droit d'embarquer, débarquer et transporter tout trafic autrement autorisé aux termes du présent Accord.

4. La délégation suisse a confirmé que les autorités suisses approuveront le changement de gabarit, en des points situés dans des pays tiers et en Suisse, avec passage d'un avion gros porteur à un avion à fuselage étroit, exploité chacun à destination/à partir d'un point autorisé situé en Suisse et/ou au delà, à destination de pays tiers. Aucune disposition des présentes ne peut être interprétée comme conférant des droits de cabotage.

5. La délégation suisse a confirmé que les autorités suisses ont approuvé le tarif introductif d'Air Florida jusqu'au 3 décembre 1984.

6.1 Nonobstant les dispositions de l'article VII de l'annexe à l'Accord sur les services aériens entre les États-Unis et la Suisse et ses modifications, les autorités suisses et les autorités des États-Unis donneront leur approbation ou s'abstiendront de notifier leur opposition aux tarifs spécifiés proposés par le ou les transporteurs de l'autre Partie si le tarif

1. Non publié

correspond aux conditions tarifaires définies à l'annexe 2 des présentes et s'il se situe dans les zones de l'annexe 3. Il est entendu que cette obligation est limitée aux tarifs dont la période de validité expire au plus tard le 31 mars 1985.

6.2 De plus, s'agissant des tarifs Est Ouest très réduits, les autorités suisses approuveront les propositions de tarifs inférieures au plancher de la zone des tarifs très réduits, tels que calculés à l'annexe 3, jusqu'à 40 % du tarif de référence respectif.

7. Les États-Unis reconnaissent que le Gouvernement suisse conclut le présent Accord intérimaire étant entendu que sa demande d'expansion de l'annexe à l'Accord sur les services aériens entre les États-Unis et la Suisse et ses modifications sera pleinement prise en compte dans le cadre des futures consultations sur divers aspects des relations Suisse États-Unis dans le domaine du transport aérien. Les deux Parties conviennent de se rencontrer en février 1985 aux fins de telles consultations.

Le présent Mémoire d'accord entre en vigueur à la date de sa signature et expire le 31 mars 1985.

Davos, le 13 mars 1984

Pour la délégation suisse :

R. KUENZI

Pour la délégation des États-Unis d'Amérique :

F. WILLIS

ANNEXE 2

Les conditions tarifaires pour les tarifs " économie ", " première classe " et " classe affaires " sont celles qui figurent dans le Protocole au Mémorandum d'accord du 1er février 1983 entre les États-Unis d'Amérique et certains États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), fait à Washington le 29 octobre 1983 (" Protocole États-Unis/CEAC ").

Les conditions tarifaires pour les tarifs " réduits " et " très réduits " sont celles de l'annexe 1 du Protocole États-Unis/CEAC, sauf comme indiqué ci après :

1. Pour le tarif type 1 a), la Suisse n'applique pas la note 1;
2. Pour le tarif type 2 b), remplacer " 20 dollars " par " 15 dollars ";
3. Pour le tarif type 2 b) 1), remplacer " 7 jours " par " 6 jours ";
4. Pour le tarif type 2 b) 2), remplacer " 14 jours " par " 13 jours ";
5. Pour le tarif type 2 c), supprimer la limite de capacité;
6. Pour le tarif type 2 e), la Suisse n'applique pas la note 9;
7. Les États-Unis et la Suisse peuvent opter pour appliquer les dispositions des notes 5, 7 et 8 sur une base saisonnière ou annuelle; et
8. Le tarif défini en 1 c) est admissible à l'approbation automatique dans la zone des tarifs très réduits, à condition que son niveau ne soit pas inférieur à celui du tarif 2 a) du transporteur.

ANNEXE 3

Aux fins du paragraphe 6 du Mémorandum d'accord, les zones de tarification sont construites en appliquant au niveau tarifaire approprié du tableau 2 les pourcentages de la structure de zone appropriée du tableau 2.

Tarifs aller retour de référence (Tableau 1)

| <i>Genève/Zurich</i> | | <i>Est-Ouest</i> | <i>Ouest-Est</i> |
|----------------------|--------|------------------|------------------|
| New York | Pointe | \$ 1421 | 3011 FS |
| | Base | 1129 | 2391 |
| Boston | Pointe | 1411 | 2989 |
| | Base | 1119 | 2368 |
| Chicago | Pointe | 1600 | 3389 |
| | Base | 1307 | 2768 |
| Miami | Pointe | 1765 | 3739 |
| | Base | 1402 | 2969 |

Pourcentages admis à l'approbation automatique (Tableau 2)

| | | |
|---------------------|---------------|--------------------|
| Première classe | 150 % et plus | dans les deux sens |
| Classe affaires | 110 - 150% | dans les deux sens |
| Economie | 75 - 125% | Est-Ouest |
| | 80 - 120 | Ouest-Est |
| Tarifs réduits | 60 - 85 % | Est-Ouest |
| | 65 - 85 | Ouest-Est |
| Tarifs très réduits | 40 - 70% | Est-Ouest |
| | 45 - 70 | Ouest-Est |

