

**No. 44085**

---

**United States of America  
and  
Switzerland**

**Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Switzerland (with annexes). Washington, 15 June 1995**

**Entry into force:** *provisionally on 15 June 1995 by signature and definitively on 27 September 1996 by notification, in accordance with article 19*

**Authentic texts:** *English and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United States of America, 26 July 2007*

---

**États-Unis d'Amérique  
et  
Suisse**

**Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Suisse (avec annexes). Washington, 15 juin 1995**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 15 juin 1995 par signature et définitivement le 27 septembre 1996 par notification, conformément à l'article 19*

**Textes authentiques :** *anglais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *États-Unis d'Amérique, 26 juillet 2007*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF SWITZERLAND

The Government of the United States of America and the Government of Switzerland (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Federal Office for Civil Aviation;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(a.) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(b.) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

### *Article 3. Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

#### *Article 4. Revocation of Authorization*

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1.b or 1.c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

#### *Article 5. Application of Laws*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### *Article 6. Safety*

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other

Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

*Article 7. Aviation Security*

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall act in conformity with international agreements relating to the security of civil aviation to which they both are parties, including the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, cargo (including baggage), and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also ensure that any request from the other Party for special security measures in respect of a particular threat, so far as may be appropriate, is met.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### *Article 8. Commercial Opportunities*

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. a.) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or other cooperative arrangements, with i) an airline or airlines of either Party; and ii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; provided that all air-

lines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

b.) Notwithstanding the proviso of ii above, if an airline of one Party holds out service between a point in the other Party and a point in a third country by means of a code-share arrangement on any segment of that service with an airline of the other Party, the first Party must authorize or allow any airline of the other Party to code share with any airline on any segment of services between that third country and the other Party via a point or points in the first Party.

#### *Article 9. Customs Duties and Charges*

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation; and

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### *Article 10. User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before charges are made.

4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake within a reasonable amount of time a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge of practice that is inconsistent with this Article.

#### *Article 11. Fair Competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.



3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

#### *Article 12. Pricing*

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Prices may be charged at any time after filing or notification unless disapproved by both Parties. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within 7 days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

4. Notwithstanding paragraphs 1 through 3 above, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

*Article 13. Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

*Article 14. Settlement of disputes*

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the pro-

cedures of paragraph 2.b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### *Article 15. Amendments*

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. An amendment of the Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes, following the completion of all constitutional procedures of the Parties. Such an amendment may be provisionally applied, upon agreement of the Parties.
3. If either Party considers it desirable to amend an annex, it may request consultations between the competent authorities of the Parties. When these authorities agree on an amendment to an Annex, their recommendations on the matter will come into effect when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

#### *Article 16. Multilateral agreements*

If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

#### *Article 17. Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

#### *Article 18. Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 19. Entry into force*

This Agreement shall be provisionally applied upon signature and shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes, following the completion of all constitutional procedures of the Parties. Upon entry into force, it shall supersede the Interim Agreement between the United States and Switzerland relating to Air Transport Services, signed at Berne on August 3, 1945, as amended.

In Witness Whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Washington, this 15<sup>th</sup> day of June, 1995, in duplicate, in the English and German languages, each text being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

JAMES TARRANT

For the Government of Switzerland:

CARLO JAGMETTI

## ANNEX I

### SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

#### *Section 1. Routes*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

*A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States of America:*

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Switzerland and beyond.

*B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Switzerland:*

From points behind Switzerland via Switzerland and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

#### *Section 2. Operational Flexibility*

Each designated airline may, on any or all flights, and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points; and
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services:

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

#### *Section 3. Change of Gauge*

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the terri-

tory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

*Section 4. Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## ANNEX II

### CHARTER AIR TRANSPORTATION

#### *Section 1*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

#### *Section 2*

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

#### *Section 3*

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by

the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.



ANNEX III

PRINCIPLES OF NON-DISCRIMINATION WITHIN AND COMPETITION AMONG COMPUTER RESERVATIONS SYSTEMS

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Switzerland Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive Computer Reservations Systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs shall have integrated primary displays for which:
  - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
  - b. CRS databases shall be as comprehensive as possible.
  - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
  - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
  - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its database update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

**ABKOMMEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR**

**ZWISCHEN**

**DER REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON  
AMERIKA UND**

**DER REGIERUNG DER SCHWEIZ**

---

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und die Regierung der Schweiz (in der Folge “die Parteien” genannt);

vom Wunsche geleitet, ein auf dem wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Luftverkehrsunternehmen beruhendes internationales Luftverkehrssystem mit möglichst geringen staatlichen Eingriffen und Regelungen zu fördern;

vom Wunsche geleitet, die Ausweitung der im internationalen Luftverkehr bestehenden Möglichkeiten zu erleichtern;

vom Wunsche geleitet, den Unternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Frachtbeförderern eine Vielzahl von Auswahldiensten zu den niedrigsten Preisen anzubieten, die keine überrissenen oder diskriminierenden Tarife sind und keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung darstellen und bestrebt, einzelne Unternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

vom Wunsche geleitet, für ein Höchstmass an Schutz und Sicherheit im internationalen Luftverkehr zu sorgen, und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb des Luftverkehrs auswirken und das öffentliche Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben;

als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

haben folgendes vereinbart:

**Artikel 1 Begriffe**

Sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, bedeutet für die Anwendung dieses Abkommens der Ausdruck:

1. "Luftfahrtbehörden" im Fall der Vereinigten Staaten das Verkehrsdepartement oder dessen Nachfolgeinstitution, und im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig von diesem Bundesamt für Zivilluftfahrt wahrgenommenen Aufgaben auszuüben.
2. "Abkommen" dieses Abkommen und seine Anhänge einschliesslich aller Änderungen;
3. "Luftverkehr" die öffentliche Beförderung mittels Luftfahrzeugen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination, gegen Entgelt oder Miete;
4. "Übereinkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschliesslich:
  - (1) jeder Änderung, die nach Artikel 94 (a) des Übereinkommens in Kraft getreten und von beiden Parteien ratifiziert worden ist, sowie
  - (2) jedes nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhangs oder jeder Änderung dazu, sofern ein derartiger Anhang oder eine solche Änderung für beide Parteien zum massgeblichen Zeitpunkt in Kraft steht;
5. "Bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen" ein nach Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnetes und zugelassenes Unternehmen;
6. "Volle Kosten" die Kosten für die Bereitstellung von Leistungen zuzüglich eines angemessenen Zuschlages für allgemeinen Verwaltungsaufwand;
7. "Internationaler Luftverkehr" Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt;
8. "Preis" jeden Tarif, jede Rate oder jedes Entgelt, die von den Unternehmen, einschliesslich ihrer Agenten, für die Beförderung von Fluggästen (einschliesslich ihres Gepäcks) und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr erhoben werden und die Bedingungen für die Anwendbarkeit eines solchen Preises, einer Rate oder eines Entgeltes;
9. "Nicht gewerbliche Landungen" eine Landung im Luftverkehr zu jedem andern Zweck als zur Aufnahme und/oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post;
10. "Gebiet" die Landgebiete, die unter der Souveränität, der Gebietshoheit, dem Protektorat oder der Treuhandschaft einer Partei stehen und deren angrenzende Hoheitsgewässer;

11. "Benutzergebühr" die Gebühr, die von Unternehmen für die Bereitstellung von Flughafen-, Navigations- oder Flugsicherheitseinrichtungen oder -leistungen unter Einschluss damit verbundener Leistungen und Einrichtungen verlangt wird.

## **Artikel 2 Erteilung von Rechten**

1. Jede Partei gewährt der andern Partei für die Durchführung von internationalem Luftverkehr durch die Unternehmen der andern Partei die folgenden Rechte:
  - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, in ihrem Gebiet nicht gewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
  - c. die Rechte, die anderweitig in diesem Abkommen festgelegt sind.
2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das oder die Unternehmen einer Partei, im Gebiet der andern Partei gegen Entgelt Fluggäste, deren Gepäck, Fracht oder Post aufzunehmen, die nach einem andern Punkt im Gebiet dieser andern Partei bestimmt sind.

## **Artikel 3 Bezeichnung und Bewilligung**

1. Jede Partei hat das Recht, so viele Unternehmen zu bezeichnen, wie sie für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs in Übereinstimmung mit diesem Abkommen wünscht und sie kann solche Bezeichnungen zurückzuziehen oder ändern. Solche Bezeichnungen werden der andern Partei schriftlich auf diplomatischem Weg übermittelt und es hat daraus hervorzugehen, ob das Unternehmen zum Betrieb dieser Art von Luftverkehr, wie er im Anhang 1 oder 2 oder in beiden Anhängen festgelegt ist, ermächtigt ist.
2. Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung sowie von Anträgen des bezeichneten Unternehmens für Betriebsbewilligungen und technische Genehmigungen in der vorgeschriebenen Form und Weise hat die andere Partei entsprechende Bewilligungen und Genehmigungen unter möglichst kurzer Verfahrensdauer zu erteilen, vorausgesetzt, dass:
  - a) das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Unternehmen der Partei gehören, die das Unternehmen bezeichnet hat oder ihrer Staatsangehörigen oder bei beiden liegen;
  - b) das bezeichnete Unternehmen in der Lage ist, den Bestimmungen der Gesetze und Vorschriften nachzukommen, die für die Durchführung des

internationalen Luftverkehrs normalerweise von dieser Partei angewandt werden, die den Antrag oder die Anträge prüft;

- c) die Partei, die das Unternehmen bezeichnet, die in Artikel 6 (Sicherheit) und Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) angegebenen Normen aufrechterhält und vollzieht.

#### **Artikel 4 Widerruf der Betriebsbewilligung**

1. Jede Partei kann die Betriebsbewilligungen oder die technischen Genehmigungen eines von der anderen Partei bezeichneten. Unternehmen widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:
  - a) das wesentliche Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Unternehmen nicht bei der andern Partei, ihren Staatsangehörigen oder bei beiden liegen;
  - b) dieses Unternehmen es unterlassen hat, die in Artikel 5 (Anwendung von Gesetzen) dieses Abkommens genannten Gesetze und Vorschriften zu befolgen;
  - c) die andere Partei die in Artikel 6 (Sicherheit) angegebenen Normen nicht aufrechterhält und vollzieht.
2. Soweit nicht sofortige Massnahmen erforderlich sind, um weiteres Zuwiderhandeln gegen lit. 1b) oder 1c) dieses Artikels zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratung mit der andern Partei ausgeübt werden.
3. Dieser Artikel beschränkt nicht die Rechte einer Partei, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung eines Unternehmens oder von Unternehmen der andern Partei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) zurückzuhalten, zu widerrufen zu beschränken oder ihm Bedingungen aufzuerlegen.

#### **Artikel 5 Anwendung der Gesetze**

1. Beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes im Gebiet einer Partei sind deren Gesetze und Vorschriften betreffend den Betrieb und die Navigation von Luftfahrzeugen durch die Unternehmen der anderen Partei zu befolgen.
2. Beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes im Gebiet der Partei sind ihre Gesetze und Vorschriften über den Ein- und Ausflug von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern oder Fracht in Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Gebiet (einschliesslich Einreise-, Abfertigungs-, Sicherheits-, Einwanderungs-, Pass-, Zoll- und Quarantänevorschriften oder, im Fall von

Post Postvorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungsmitgliedern bzw. in deren Namen sowie bezüglich Fracht von den Unternehmen der andern Partei zu befolgen.

#### **Artikel 6 Sicherheit**

1. Jede Partei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der andern Partei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Partei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der andern Partei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden ist.
2. Jede Partei kann Beratungen über die von der andern Partei aufrecht erhaltenen Sicherheitsnormen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge und Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Partei nach solchen Beratungen fest, dass in diesen Bereichen die andere Partei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die zumindest den Mindestnormen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrecht erhält und vollzieht, werden der andern Partei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekanntgegeben und die andere Partei hat geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Jede Partei behält sich das Recht vor für den Fall, dass die andere Partei nicht solche Abhilfemassnahmen innerhalb angemessener Zeit ergreift, die Betriebsbewilligung oder die technische Bewilligung für ein von der anderen Partei bezeichnetes Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen zurückzuhalten, zu widerrufen oder zu beschränken.

#### **Artikel 7 Sicherheit der Luftfahrt**

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Parteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, ein wesentlicher Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Parteien in Übereinstimmung mit den internationalen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem beide Parteien angehören, einschliesslich des Abkommens über strafbare und bestimmte,

andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, des Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal sowie des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher, gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal.

2. Die Parteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Navigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Parteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit allen von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsnormen und anwendbaren Empfehlungen; sie verlangen, dass die bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeughalter, Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Partei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der andern Partei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser andern Partei verlangt werden. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, dass in diesen Bereichen die andere Partei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die zumindest den Mindestnormen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrecht erhält und vollzieht, werden der andern Partei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekanntgegeben und die andere Partei hat geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Jede Partei behält sich das Recht vor für den Fall, dass die andere Partei nicht solche Abhilfemassnahmen innerhalb angemessener Zeit ergreift, die



Betriebsbewilligung oder die technische Bewilligung für ein von der anderen Partei bezeichnetes Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen zurückzuhalten, zu widerrufen oder zu beschränken.

#### **Artikel 7 Sicherheit der Luftfahrt**

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Parteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, ein wesentlicher Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Parteien in Übereinstimmung mit den internationalen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem beide Parteien angehören, einschliesslich des Abkommens über strafbare und bestimmte, andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, des Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal sowie des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher, gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal.
2. Die Parteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Navigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Parteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit allen von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsnormen und anwendbaren Empfehlungen; sie verlangen, dass die bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeughalter, Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Partei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen

über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der andern Partei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser andern Partei verlangt werden. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Fracht (einschliesslich Gepäck) und Bordvorräte vor und während des Besteigens oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Partei überprüft des weitern, dass jedes Begehren der andern Partei um besondere Sicherheitsmassnahmen bezüglich einer bestimmten Gefahr berücksichtigt wird, soweit dies zweckmässig ist.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges oder anderer widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen unterstützen sich die beiden Parteien, in dem sie den gegenseitigen Informationsaustausch und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.
6. Wenn eine Partei vernünftigen Grund zur Annahme hat, dass die andere Partei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden jener Partei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei ersuchen. Kommt keine zufriedenstellende Vereinbarung innerhalb von 15 Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und technischen Genehmigungen eines Unternehmens oder der Unternehmen jener Partei zurückzuhalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Partei vor Ablauf der 15 Tage einseitige Massnahmen ergreifen.

#### **Artikel 8 Wirtschaftliche Möglichkeiten**

1. Die Unternehmen einer Partei haben das Recht, im Gebiet der andern Partei Büros zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten zu errichten.
2. Die bezeichneten Unternehmen jeder Partei sind berechtigt, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften der andern Partei bezüglich Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, Betriebs-, technisches und sonstiges Fachpersonal, das für das

Zurverfügungstellen von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der andern Partei zu bringen und dort zu beschäftigen.

3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann seine eigene Bodenabfertigung (“self-handling”) im Gebiet der andern Partei durchführen oder nach seiner Wahl die Dienste der Bodenabfertigung ganz oder teilweise durch einen dazu ermächtigten Agenten durchführen lassen. Diese Rechte sind nur physischen Beschränkungen unterworfen, die sich aus Gründen der Flughafensicherheit ergeben. Wo solche Gründe eine eigene Abfertigung ausschliessen, haben die Dienste der Bodenabfertigung allen Unternehmen gleichermassen zur Verfügung zu stehen; die Entgelte werden auf der Grundlage der erbrachten Leistungen festgesetzt, wobei diese Leistungen hinsichtlich Art und Qualität mit den Leistungen einer möglichen Eigenabfertigung vergleichbar sein müssen.
4. Jedes Unternehmen jeder Partei kann sich am Verkauf von Luftverkehrsdiensten im Gebiet der andern Partei unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels seinen Agenten beteiligen, soweit dies nicht ausdrücklich in den Charterverkehrsbestimmungen des Landes ausgenommen ist, aus welchem der Charterverkehr herrührt, welche sich auf den Schutz von Fluggast-Fonds und von Ansprüchen bezüglich Rückgängigmachung von Reservationen und der Rückerstattung beziehen. Jedes Unternehmen kann solche Beförderungen verkaufen und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen erwerben.
5. Jedes Unternehmen hat auf Anfrage hin das Recht, die über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielten lokale Einnahmen umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Umrechnung und Überweisung werden unverzüglich und ohne Einschränkungen oder Besteuerung zu dem auf die laufenden Geschäfte und Überweisungen anwendbaren Wechselkurse gestattet, die zum Zeitpunkt anwendbar sind, an dem das Unternehmen erstmals das Gesuch für die Überweisung unterbreitet.
6. Die Unternehmen jeder Partei können für örtliche Ausgaben, einschliesslich den Kauf von Brennstoff im Gebiet der andern Partei in lokaler Währung bezahlen. Die Unternehmen einer Partei können nach ihrem Belieben im Gebiet der andern Partei solche Auslagen in frei konvertierbaren Währungen entsprechend den örtlichen Währungsvorschriften bezahlen.
7. a) Beim Betrieb oder beim Anbieten der bewilligten Leistungen auf den festgelegten Strecken kann jedes bezeichnete Unternehmen einer Partei Marketingvereinbarungen wie “blocked-space”, “code-sharing” oder

andere Zusammenarbeitsvereinbarungen i) mit einem Unternehmen oder Unternehmen jeder Partei und ii) mit einem Unternehmen oder Unternehmen eines Drittstaates abschliessen, vorausgesetzt, dass ein solcher Drittstaat vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Unternehmen der andern Partei und andern Unternehmen für Leistungen nach, von und durch einen solchen Drittstaat bewilligt oder erlaubt; und vorausgesetzt, dass alle Unternehmen, die Gegenstand einer solchen Vereinbarung sind, 1) die entsprechende Bewilligung besitzen und 2) die Voraussetzungen erfüllen, die normalerweise auf solche Vereinbarungen anwendbar sind.

b) Wenn ein Unternehmen einer Partei unbeachtet des Vorbehaltes in ii) hiervor Dienste zwischen einem Punkt im Gebiet der andern Partei und einem Punkt in einem Drittstaat gestützt auf eine "code-share" Vereinbarung auf irgendeinem Teilstück eines solchen Dienstes mit einem Unternehmen einer andern Partei anbietet, muss die erste Partei jedes Unternehmen der andern Partei zu einem "code-sharing" mit jedem Unternehmen auf jedem Teilstück des Dienstes zwischen diesem Drittland und der andern Partei über einen Punkt oder Punkte im Gebiet der ersten Partei berechtigen oder zulassen.

#### **Artikel 9 Zölle und Gebühren**

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Partei sind die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, Bodenausrüstung, Treibstoffe, Schmierstoffe, verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke), Bordvorräte (einschliesslich aber nicht beschränkt auf Nahrungsmittel, Getränke und Alkohol, Tabak und andere für den Verkauf an oder den Gebrauch durch die Fluggäste in beschränkten Mengen während des Fluges bestimmte Produkte) und andere Gegenstände, die ausschliesslich im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Bedienung von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen an Bord verwendet werden oder dazu bestimmt sind, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuer und Kapitalabgaben, Zöllen, indirekten Steuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, welche 1) von den nationalen Behörden auferlegt werden und 2) nicht auf den Kosten der bereitgestellten Leistungen beruhen, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und Vorräte an Bord des Luftfahrzeuges bleiben.
2. Auf der Grundlage der Gegenseitigkeit sind ebenfalls von den in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren - mit

Ausnahme der Gebühren, die auf Kosten für erbrachte Dienstleistungen beruhen - befreit:

- a) Bordvorräte, die in angemessener Menge in das Gebiet einer Partei eingeführt oder im Gebiet bereitgestellt werden und zum Gebrauch beim Wegflug eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuges der andern Partei bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Gebiet verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen wurden.
  - b) Bodenausrüstung und Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke), die in das Gebiet einer Partei zum Zwecke des Service, der Wartung oder der Instandstellung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die vom Unternehmen der andern Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden; und
  - c) Treibstoffe, Schmierstoffe und verbrauchbare technische Vorräte, die in das Gebiet einer Partei zum Verbrauch im Luftfahrzeug eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Unternehmens der andern Partei eingeführt oder im Gebiet bereitgestellt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Gebiet verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden.
  - d) das in vernünftigen Mengen in das Gebiet einer Partei eingeführte oder im Gebiet bereitgestellte und an Bord genommene Werbe- und verkaufsfördernde Material, das zum Verbrauch beim Ausflug eines im internationalen Luftverkehr von der andern Partei eingesetzten Unternehmen bestimmt ist, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges in dem Gebiet verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen wurden.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erwähnte Ausrüstung und Bordvorräte können auf Verlangen hin unter die Aufsicht oder die Kontrolle der zuständigen Behörden gestellt werden.
  4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Unternehmen einer Partei mit einem andern Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben, welches von der andern Partei vergleichbare Ausnahmen bezüglich der zur Verfügungstellung oder Überweisung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels festgelegten Gegenstände ins Gebiet der andern Partei genießt.

#### **Artikel 10 Benützungsgebühren**

1. Die von den für die Entgelte zuständigen Behörden oder Organen jeder Partei den Unternehmen der andern Partei auferlegten Benützungsgebühren

haben gerecht, vernünftig, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und unter den Benützungsguppen in billiger und gerechter Weise verteilt zu sein. Auf jeden Fall dürfen die den Unternehmen der andern Partei auferlegten Benützungsgbühren nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die irgend einem anderen Unternehmen zum Zeitpunkt zugute kommen, zu welchem die Gebühren auferlegt werden.

2. Die den Unternehmen der andern Partei auferlegten Benützungsgbühren der für die Entgelte zuständigen Behörden oder Organe können die vollen Kosten für die Bereitstellung der Flughafen-, der Flughafenumwelt-, der Navigations- und der Flugsicherheitseinrichtungen und -leistungen am Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems widerspiegeln, dürfen diese aber nicht überschreiten. Solche vollen Kosten dürfen eine vernünftige Gewinnmarge nach Abschreibung vorsehen. Einrichtungen und Leistungen, für die Entgelte verlangt werden, sind auf effizienter und wirtschaftlicher Grundlage bereitzustellen.
3. Jede Partei fördert Beratungen zwischen den für die Entgelte zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und Unternehmen, welche die Leistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen, und ermutigen die für die Entgelte zuständigen Behörden und Organe und die Luftverkehrsunternehmen, jene Informationen im erforderlichen Mass auszutauschen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte in Übereinstimmung mit den in den Absätze 1 und 2 dieses Artikels enthaltenen Grundsätzen ermöglichen. Jede Partei ermutigt die für Entgelte zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb vernünftigem Zeitrahmen über Änderungsvorschläge zu den Benützungsgbühren ins Bild zu setzen, um diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Anwendung der Änderungen bekanntzugeben.
4. Beim Verfahren zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten nach Artikel 14 liegt keine Verletzung irgendeiner Bestimmung dieses Artikel vor, es sei denn, i) eine Partei hat es innerhalb einer vernünftigen Zeitspanne unterlassen, eine Überprüfung der Gebühr oder der Praxis vorzunehmen, die Gegenstand der Klage der andern Partei ist; oder ii) eine Partei hat im Anschluss an eine Überprüfung die notwendigen Schritte nicht unternommen, die in ihrer Macht stehen, um für irgendeine Gebühr oder Praxis Abhilfe zu schaffen, die im Widerspruch zu diesem Artikel steht.

### **Artikel 11 Fairer Wettbewerb**

1. Jede Partei gewährt den bezeichneten Unternehmen der beiden Parteien gleiche und gerechte Möglichkeiten, miteinander in dem durch dieses Abkommen erfassten internationalen Luftverkehr in Wettbewerb zu treten.
2. Jede Partei gestattet jedem bezeichneten Unternehmen, die Frequenzen und Kapazitäten der internationalen Luftverkehrslinien, die es anbietet, auf der Grundlage kommerzieller, marktorientierter Überlegungen zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Partei einseitig das Ausmass des Verkehrs, die Frequenzen oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Unternehmen dieser andern Partei eingesetzt werden; ausgenommen davon sind zollbedingte Beschränkungen, technische, operationelle oder umweltschutzbedingte Gründe unter gleichartigen Bedingungen und in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens.
3. Keine Partei auferlegt den bezeichneten Unternehmen der andern Partei ein Vorzugsrecht, eine Zuladequote, eine Gebühr für Nicht-Einspruch oder irgendwelche andere Bedingungen hinsichtlich Kapazitäten, Frequenzen oder Verkehr, die mit dem Zweck dieses Abkommens im Widerspruch stehen.
4. Keine Partei verlangt von den Unternehmen der anderen Partei, Flugpläne, Programme für Charterflüge oder operationelle Pläne zur Genehmigung zu unterbreiten; ausgenommen davon sind Massnahmen, die unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung erforderlich sind, um die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen einheitlichen Bedingungen durchzusetzen oder soweit solche ausdrücklich in einem Anhang zu diesem Abkommen bewilligt ist. Wenn eine Partei Vorlagen zum Zwecke der Informationbeschaffung anfordert, hat sie den Verwaltungsaufwand in Form von Vorlageerfordernissen und Verfahren von Vermittlern von Luftverkehrsdiensten und von den bezeichneten Unternehmen der andern Partei so gering als möglich zu halten.

### **Artikel 12 Preisgestaltung**

1. Jede Partei lässt zu, dass die Preise für den Luftverkehr durch jedes bezeichnete Unternehmen auf der Grundlage von kommerziellen, marktpolitischen Erwägungen festgelegt werden. Eingriffe seitens der Parteien beschränken sich auf
  - a) die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungspreisen oder -praktiken;
  - b) den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung; und

- c) den Schutz der Unternehmen vor Preisen, die auf Grund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
2. Jede Partei kann verlangen, dass die Preise, die von den Unternehmen der andern Partei von oder nach ihrem Gebiet erhoben werden, ihren Luftfahrtbehörden bekanntgegeben oder unterbreitet werden. Die Bekanntgabe oder das Unterbreiten durch die Unternehmen der beiden Parteien darf nicht mehr als 30 Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens verlangt werden. In besonderen Fällen kann die Bekanntgabe oder das Unterbreiten in einem kürzeren Zeitraum als dem normalerweise dafür vorgesehenen erfolgen. Preise können jederzeit nach der Unterbreitung oder Bekanntgabe erhoben werden, sofern sie nicht von beiden Parteien abgelehnt werden. Keine Partei verlangt die Bekanntgabe oder das Unterbreiten von Preisen durch die Unternehmen der andern Partei, die Charterer der Öffentlichkeit belasten, ausgenommen für den Fall der Informationsbeschaffung auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung.
  3. Keine Partei unternimmt einseitige Schritte, um die Einführung oder Beibehaltung eines Preises zu verhindern, der a) von einem Unternehmen jeder Partei für den internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Parteien erhoben wird oder der zur Belastung vorgeschlagen wird oder b) von einem Unternehmen einer Partei für den internationalen Luftverkehr zwischen dem Gebiet der andern Partei und jedem beliebigen andern Land erhoben wird oder zur Belastung vorgeschlagen wird, einschliesslich in beiden Fällen Beförderungen gestützt auf interline oder intraline Absprachen. Wenn eine Partei glaubt, dass ein Preis nicht in Übereinstimmung mit den in Absatz 1 dieses Artikels festgeschriebenen Erwägungen übereinstimmt, kann sie Verhandlungen verlangen und der andern Partei die Gründe für ihre Ablehnung innerhalb von sieben Tagen seit Erhalt der Eingabe mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens 30 Tage nach Erhalt des Begehrens statt und die Parteien arbeiten zusammen, um die erforderlichen Informationen für eine vernünftige Lösung der hängigen Frage sicherzustellen. Können sich die Parteien hinsichtlich eines Preises, der abgelehnt wurde, nicht einigen, bemüht sich jede Partei nach besten Kräften, diese Einigung umzusetzen. Kommt eine solche Einigung nicht zustande, wird der Preis angewendet oder bleibt in Kraft.
  4. Unbeachtet der Absätze 1 bis 3 hiervor hat jedes bezeichnete Unternehmen das Recht, jeden im Markt angebotenen Preis ebenfalls anzubieten.



### **Artikel 13 Beratungen**

Jede Partei kann jederzeit Beratungen über dieses Abkommen verlangen. Solche Beratungen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, keinesfalls später als 60 Tage vom Zeitpunkt an gerechnet, an dem die andere Partei das Begehren erhalten hat, soweit nicht etwas anderes vereinbart ist.

### **Artikel 14 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen mit Ausnahme jener, die bei Absatz 3 von Artikel 12 (Preisgestaltung) entstehen können, und die nicht in der ersten Runde formeller Beratungen gelöst wird, kann durch Vereinbarung zwischen den Parteien einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorgelegt werden. Wenn sich die Parteien nicht auf dieses Vorgehen einigen, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der Parteien entsprechend dem nachstehenden Verfahren einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.
2. Das Schiedsverfahren wird von einem aus drei Schiedsrichtern bestehendem Schiedsgericht durchgeführt, das sich wie folgt zusammensetzt:
  - a) innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt des Begehrens für ein Schiedsgerichtverfahren ernennt jede Partei einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach der so erfolgten Ernennung der zwei Schiedsrichter bestellen diese beiden im gegenseitigen Einvernehmen einen dritten Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.
  - b) wenn eine Partei es versäumt, einen Schiedsrichter zu ernennen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht gemäss lit. a dieses Absatzes bestellt wird, kann jede Partei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen zu bestellen. Besitzt der Präsident des Rates die Staatsangehörigkeit einer der Parteien, so hat der ranghöchste Vizepräsident, der aus diesem Grund nicht ausscheidet, die Ernennung vorzunehmen.
3. Wenn nichts anderes bestimmt, hat das Schiedsgericht die Grenzen seiner Tätigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen zu bestimmen und sein Verfahren selbst festzulegen. Das so eingesetzte Gericht kann bis zu seiner endgültigen Entscheidung zwischenzeitliche Abhilfemassnahmen empfehlen. Auf Weisung des Gerichtes oder auf Ersuchen einer Partei ist eine Besprechung durchzuführen, die nicht später als 15 Tage nach der vollständigen Einsetzung des Gerichtes stattfindet, um die genauen Streitpunkte und die besondere Verfahrensregelung zu bestimmen.

4. Wenn nichts anderes bestimmt oder vom Gericht angeordnet ist, legt jede Partei innerhalb von 45 Tagen vom Zeitpunkt der vollständigen Einsetzung des Gerichtes einen Schriftsatz vor. Gegenschriften haben spätestens 60 Tage darnach zu erfolgen. Das Gericht führt auf Ersuchen einer Partei oder nach freiem Ermessen innerhalb von 15 Tagen nach dem Fälligwerden der Gegenschriften eine Anhörung durch.
5. Das Gericht ist bestrebt, eine schriftliche Entscheidung innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Anhörung oder, wenn keine Anhörung stattgefunden hat, nach Eingang der beider Gegenschriften zu fällen. Die Entscheidung wird mit Stimmenmehrheit des Gerichtes gefällt.
6. Die Parteien können Ansuchen um Klarstellung der Entscheidung innerhalb von 15 Tagen, nachdem sie gefällt wurde, unterbreiten und jede Klarstellung wird innerhalb von 15 Tagen nach diesem Ersuchen erteilt.
7. Jede Partei unternimmt im Einklang mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Inkraftsetzung aller Entscheidungen oder Sprüche des Schiedsgerichtes.
8. Die Kosten des Schiedsgerichtes, einschliesslich der Gebühren und Aufwendungen für die Schiedsrichter, werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen. Alle dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz 2b. dieses Artikels entstandenen Auslagen werden als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes betrachtet.

#### **Artikel 15 Änderungen**

1. Dieses Abkommen kann durch schriftliches Übereinkommen der Parteien geändert werden.
2. Jede Änderung des Abkommens tritt durch den Austausch diplomatischer Noten in Kraft, sobald alle verfassungsrechtlichen Verfahren der Parteien erfüllt sind. Eine solche Änderung wird entsprechend der Vereinbarung durch die Parteien provisorisch angewandt.
3. Wenn eine Partei es als wünschenswert erachtet, einen Anhang zu ändern, kann sie Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden der Parteien verlangen. Wenn diese Behörden sich auf eine Änderung eines Anhanges einigen, sind ihre Empfehlungen in der Angelegenheit wirksam, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

#### **Artikel 16 Mehrseitige Abkommen**

Wenn die beiden Parteien nach Inkrafttreten dieses Abkommens einem mehrseitigen Abkommen beitreten, welches Fragen dieses Abkommens zum

Gegenstand hat, beraten sich diese, um zu bestimmen, ob dieses Abkommen anzupassen ist, um mit dem mehrseitigen Abkommen übereinzustimmen.

#### **Artikel 17 Beendigung**

Jede Partei kann jederzeit der andern Partei schriftlich ihren Entschluss bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums im gegenseitigen Einvernehmen der Parteien zurückgezogen wird.

#### **Artikel 18 Registrierung bei ICAO**

Dieses Abkommen und alle Änderungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu registrieren.

#### **Artikel 19 Inkrafttreten**

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung vorläufig angewandt und tritt mit einem Austausch diplomatischer Noten in Kraft, sobald alle verfassungsrechtlichen Vorschriften der Parteien erfüllt sind. Mit dem Inkrafttreten ersetzt es die am 3. August 1945 in Bern unterzeichnete Provisorische Vereinbarung zwischen den Vereinigten Staaten und der Schweiz betreffend Luftverkehrslinien sowie aller dazugehörigen Änderungen.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungen gehörig ausgewiesenen Unterzeichner dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Washington DC, am 15. Juni 1995, in zweifacher Ausführung, in englischer und deutscher Sprache, wobei jeder Text gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der  
der Vereinigten Staaten:

Für die Regierung  
der Schweiz:

James Tarrant

Carlo Jagmetti

# A N H A N G I

## L I N I E N V E R K E H R

### ABSCHNITT 1

#### STRECKEN

Unternehmen jeder Partei, die gestützt auf diesen Anhang bezeichnet sind, haben in Übereinstimmung mit den Bedingungen ihrer Bezeichnung das Recht, internationalen Linienverkehr zwischen Punkten auf den folgenden Strecken zu betreiben:

A. Strecken für das Unternehmen oder die Unternehmen, die von der Regierung der Vereinigten Staaten bezeichnet sind:

Von Punkten ausserhalb den Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in der Schweiz und darüber hinaus.

B. Strecken für das Unternehmen oder die Unternehmen, die von der Regierung der Schweiz bezeichnet sind:

Von Punkten ausserhalb der Schweiz über die Schweiz und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus.

### ABSCHNITT 2

#### OPERATIONELLE FLEXIBILITÄT

Jedes bezeichnete Unternehmen kann auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach seinem Belieben

1. Flüge in die eine oder beiden Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern für ein und dieselbe Luftfahrzeugoperation verbinden;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus und Punkte in den Gebieten der Parteien auf den Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Flughalte an irgendeinem Punkt oder Punkten auslassen; und
5. An jedem Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf jedes seiner anderen Luftfahrzeuge übertragen;

6. Punkte ausserhalb jeden Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Flugzeugwechsel oder Wechsel der Flugnummern bedienen und solche Dienste der Öffentlichkeit als Direktflüge anbieten und bekanntmachen:

Ohne Einschränkung mit Bezug auf die Richtung oder geographische Lage sowie ohne Verlust irgendeinen Rechts zur Verkehrsbeförderung, die anderweitig nach diesem Abkommen zulässig ist. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der Partei bedient, die das Unternehmen bezeichnet hat.

### **ABSCHNITT 3**

#### **Flugzeugwechsel**

Jedes bezeichnete Unternehmen kann auf jedem einzelnen Abschnitt oder den Abschnitten auf den obigen Strecken internationalen Luftverkehr ohne jede Beschränkung hinsichtlich des Wechsels, an jedem Punkt auf der Strecke, des benutzten Luftfahrzeugtypes oder der Flugnummer ausführen. Voraussetzung ist jedoch, dass bei ausgehenden Flügen die Beförderung über einen solchen Punkt eine Fortsetzung der Beförderung vom Gebiet der Partei ist, welche das Unternehmen bezeichnet hat und dass bei ankommenden Flügen die Beförderung ins Gebiet der Partei, die das Unternehmen bezeichnet hat, die Fortsetzung der Beförderung von ausserhalb eines solchen Punktes ist.

### **ABSCHNITT 4**

#### **Kombinierter Verkehr**

Ungeachtet jeder anderen Bestimmung dieses Abkommens sind die Unternehmen und die indirekten Anbieter von Frachtbeförderungen der beiden Parteien ohne Einschränkung ermächtigt, im Zusammenhang mit internationalen Luftverkehrslinien bodengebundene Frachtbeförderungen von und nach irgendwelchen Punkten in den Gebieten der Parteien oder in Drittstaaten in Anspruch zu nehmen, einschliesslich Beförderungen von und nach allen Flughäfen mit Zollabfertigungseinrichtungen und, soweit anwendbar, unter Einschluss des Rechts zur Beförderung von Fracht unter Zollverschluss in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen und Vorschriften. Solche Fracht, ob bodengebunden oder auf dem Luftweg befördert, hat Zugang zur Zollabfertigung und den Zolleinrichtungen auf den Flughäfen. Die Unternehmen können bodengebundene Beförderungen selbst durchführen oder gestützt auf Abmachungen mit anderen Unternehmen von diesen vornehmen lassen, wobei bodengebundene Beförderungen, welche durch andere Unternehmen und durch mittelbare Anbieter von Frachtbeförderungen durchgeführt werden, darin

eingeschlossen sind. Solche Frachtdienste können zu einem einzigen Durchgangstarif für kombinierte Luft- und Bodenbeförderungen angeboten werden, vorausgesetzt, dass die Versender bezüglich dem Sachverhalt solcher Beförderungen nicht irregeleitet werden.

## **A N H A N G II**

### **C H A R T E R V E R K E H R**

#### **ABSCHNITT 1**

Unternehmen jeder Partei, die gestützt auf diesen Anhang bezeichnet sind, haben in Übereinstimmung mit den Bedingungen ihrer Bezeichnung das Recht, internationalen Charterverkehr von Fluggästen (einschliesslich das von ihnen mitgeführte Gepäck) und/oder Fracht (unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf Charter von Frachtversendern, Splitcharter und Kombinationen von Charter (Fluggäste/Fracht):

zwischen jedem Punkt oder Punkten im Gebiet der Partei, die das Unternehmen bezeichnet hat und jedem Punkt oder Punkten im Gebiet der anderen Partei;

zwischen jedem Punkt oder Punkten im Gebiet der anderen Partei und jedem Punkt oder Punkten in einem Drittstaat oder Drittstaaten, vorausgesetzt, dass dieser Flug Teil einer fortgesetzten Operation bildet, die, mit oder ohne Flugzeugwechsel, einen Flug nach dem Heimatland einschliesst, um örtlichen Verkehr zwischen dem Heimatland und dem Gebiet der anderen Partei zu befördern.

Bei der Durchführung der in diesem Anhang vorgesehenen Flüge haben die gestützt auf diesen Anhang bezeichneten Unternehmen auch das Recht: (1) Zwischenhalte an allen Punkten einzuschalten, unabhängig davon, ob diese Punkte innerhalb oder ausserhalb des Gebietes einer Partei liegen; (2) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Partei zu befördern; und (3) im gleichen Flugzeug Verkehr miteinander zu befördern, der aus dem Gebiet der einen Partei, aus dem Gebiet der anderen Partei und auf dem Gebiet von Drittstaaten herkommt.

Jede Partei behandelt Gesuche der Unternehmen der anderen Partei für Beförderung von in diesem Anhang nicht vorgesehenen Verkehr mit Wohlwollen und auf der Grundlage des guten Einvernehmens und der Gegenseitigkeit.

#### **ABSCHNITT 2**

Jedes von einer Partei bezeichnete Unternehmen, das internationalen Charterverkehr durchführt, der aus dem Gebiet einer der beiden Parteien herrührt, unabhängig davon, ob auf der Grundlage eines einfachen Fluges oder eines Rundfluges, hat die Wahl, sich an die Chartergesetze, Verordnungen und Vorschriften entweder seines Heimatstaates oder diejenigen der anderen Partei zu richten. Wenn eine Partei verschiedene Vorschriften, Verordnungen,

Bedingungen oder Beschränkungen auf eine oder mehrere Unternehmen oder auf Unternehmen aus verschiedenen Staaten anwendet, darf jedes bezeichnete Unternehmen nur der am wenigsten einschränkenden solcher Kriterien unterstellt werden.

Nichts im vorhergehenden Absatz schränkt indes das Recht jeder Partei ein, von den gestützt auf diesen Anhang von den Parteien bezeichneten Unternehmen zu verlangen, dass sie die Vorschriften über den Schutz von Fluggast-Fonds sowie über die Rechte der Fluggäste bezüglich Rückgängigmachung ihrer Reservationen und der Rückerstattung einhalten.

### **ABSCHNITT 3**

Ausgenommen bezüglich den im vorhergehenden Abschnitt erwähnten Konsumentenschutzbestimmungen verlangt keine Partei von einem gestützt auf diesen Anhang von der anderen Partei bezeichneten Unternehmen hinsichtlich der Beförderung von Verkehr aus dem Gebiet dieser anderen Partei oder einem Drittstaat, auf der Grundlage eines einfachen Fluges oder eines Rundfluges, mehr als eine Bestätigung über die Konformität mit den in Abschnitt 2 dieses Anhangs erwähnten anwendbaren Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften oder eine von den zuständigen Luftfahrtbehörden gewährte Verzichtserklärung bezüglich der Anwendung dieser Gesetze, Verordnungen oder Vorschriften.



### A N H A N G III

#### Grundsätze der Nicht-Benachteiligung innerhalb und im Wettbewerb zwischen Computer-Reservations-Systemen

In Anerkennung, dass Artikel 11 (fairer Wettbewerb) des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Schweiz den Unternehmen beider Parteien ‘‘faire und gleiche Möglichkeiten, miteinander in Wettbewerb zu treten’’, garantiert, und

in der Erwägung, dass einer der wichtigsten Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens ihre Fähigkeit ist, die Öffentlichkeit über ihre Leistungen auf offene und unvoreingenommene Art zu informieren; und dass deshalb die Qualität der Informationen, über Dienstleistungen von Unternehmen, die für die Reiseagenten zugänglich sind, welche diese den Reisenden direkt weiter vermitteln, und die Fähigkeit eines Unternehmens, diesen Reiseagenten konkurrenzfähige Computer-Reservations-Systeme (CRS) anzubieten, die Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens darstellt, und

in der Erwägung, dass es gleichermaßen nötig ist sicherzustellen, dass die Interessen der Konsumenten von Luftverkehrs-Produkten vor jeglichem Missbrauch solcher Informationen und fehlerhafter Darstellung geschützt werden, und dass Unternehmen und Reiseagenten Zugang zu wirklich konkurrenzfähigen Computer-Reservations-Systemen haben:

1. Sind die Parteien übereingekommen, dass CRSs integrierte Primäranzeigen aufweisen, wobei:
  - a) Informationen bezüglich internationalen Luftverkehrsdiensten, einschliesslich dem Aufbau der Anschlussverbindungen für diese Dienste, auf nicht diskriminierender und objektiver Grundlage ausgegeben und dargestellt werden, welche weder auf direkte noch auf indirekte Weise durch ein Unternehmen oder durch das Marktzeichen beeinflusst werden. Solche Kriterien gelten einheitlich für alle teilnehmenden Unternehmen.
  - b) CRS-Daten-Grundlagen so umfassend wie möglich sind.
  - c) CRS-Anbieter keine Informationen löschen, die ihnen von den teilnehmenden Unternehmen übermittelt wurden; diese Informationen müssen genau und verständlich sein; beispielsweise sollen code-share-Flüge und Flüge mit Spurwechsel sowie Flüge mit Zwischenlandungen deutlich als solche gekennzeichnet sein.

- d) alle CRSs, welche den Reiseagenten zur Verfügung stehen, die die Informationen über Dienstleistungsangebote der Unternehmen direkt an die Flugreisenden im jeweiligen Gebiet der Parteien weiterleiten, nicht nur verpflichtet, sondern auch berechtigt sind, in Übereinstimmung mit den CRS-Regeln tätig zu sein, welche im Gebiet anwendbar sind, in welchem das CRS eingesetzt wird.
  - e) Reiseagenten gestattet wird, solange von allen sekundären Informationsanzeigen Gebrauch zu machen, welche durch ein CRS zur Verfügung gestellt werden, als der Reiseagent eine besondere Anfrage für diese Anzeige stellt.
2. Eine Partei hat das Recht zu verlangen, dass jeder CRS-Anbieter, der in ihrem Gebiet tätig ist, allen Unternehmen erlaubt, am CRS teilzunehmen, die bereit sind, jede zur Anwendung kommende, nichtdiskriminierende Gebühr zu bezahlen. Die Partei hat das Recht zu verlangen, dass alle Verteilermöglichkeiten, welche ein Systemanbieter zur Verfügung stellt, den teilnehmenden Unternehmen auf nicht diskriminierender Grundlage angeboten wird. Eine Partei hat das Recht zu verlangen, dass CRS-Anbieter die internationalen Luftverkehrsdienste der teilnehmenden Unternehmen auf allen von diesen für den Verkauf solcher Dienstleistungen gewünschten Märkten auf einer nicht diskriminierenden, objektiven, Unternehmens- und marktneutralen Grundlage darstellen. Auf Ersuchen hin gibt ein CRS-Anbieter Einzelheiten seiner auf den neuesten Stand gebrachten Datengrundlage, die auf den neuesten Stand gebrachten Speicherungsverfahren, seine Kriterien für die Herausgabe und Aufstellung von Informationen, die Gewichtung dieser Kriterien sowie die Auswahlkriterien für Anschlusspunkte und die Aufnahme von Anschlussflügen an.
  3. CRS-Anbieter, die im Gebiet einer Partei tätig sind, sind berechtigt, ihr CRS einzuführen, zu unterhalten und Reiseagenturen oder Reisegesellschaften frei zugänglich zu machen, deren hauptsächliches Tätigkeitsfeld in der Verteilung von Produkten im Reisebereich im Gebiet der anderen Partei liegt, sofern das CRS diese Grundsätze beachtet.
  4. Keine Partei auferlegt in ihrem Gebiet strengere Bedingungen gegenüber den CRS-Anbietern oder erlaubt solche strengere Bedingungen aufzuerlegen bezüglich dem Zugang und dem Gebrauch von Kommunikationseinrichtungen, der Auswahl und der Anwendung von technischer CRS Hardware und Software und den technischen Installationen von CRS Hardware, als dass sie ihren eigenen CRS-Anbietern auferlegt.

5. Keine Partei auferlegt in ihrem Gebiet den CRS-Anbietern der anderen Partei im Verhältnis zu ihren eigenen CRS-Anbietern einschränkende Bedingungen oder gestattet solche aufzuerlegen, was die CRS-Anzeigen (einschliesslich Herausgabe- und Darstellungsparameter), den Betrieb oder Verkauf betrifft.
6. CRSs, die im Gebiet einer Partei in Uebereinstimmung mit diesen Grundsätzen und anderen sachbezogenen, nichtdiskriminierenden Regelungs-, Technik- und Sicherheits-Standards betrieben werden, wird ein echter und unbehinderter Zugang zum Gebiet der anderen Partei zugestanden werden. Eine Voraussetzung dazu ist, dass das bezeichnete Unternehmen ebenso uneingeschränkt im Gebiet seines Heimatlandes in solch einem System mitwirken kann, wie es dies in sonst einem den Reiseagenten im Gebiet der anderen Partei angebotenen System kann. Die Besitzer/Betreiber von CRSs einer Partei haben die gleichen Möglichkeiten, CRSs, die diesen Grundsätzen entsprechen, im Gebiet der anderen Partei zu besitzen und zu betreiben, wie dies Besitzer/Betreiber der anderen Partei können. Jede Partei stellt sicher, dass ihre Unternehmen und CRS-Anbieter die Reiseagenten im ihrem Heimatgebiet nicht benachteiligen wegen deren Besitz oder Gebrauch von zusätzlich im Gebiet der anderen Partei betriebenen CRSs.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA SUISSE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Suisse (ci-après dénommés « les Parties »),

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence des compagnies de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles,

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux,

Désireux de permettre aux compagnies de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services aux tarifs les plus bas, qui excluent toute pratique abusive ou discriminatoire et ne résultent pas de l'abus d'une position dominante, et animés du désir d'encourager les différentes compagnies de transport aérien à adopter et appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés ou les menaces dirigées contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile,

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

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

1. L'expression « autorité aéronautique » s'entend, dans le cas des États-Unis, du Département des transports ou de celui qui lui succède et, dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'aviation civile et de toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Office fédéral de l'aviation civile.

2. Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs.

3. L'expression « transport aérien » s'entend de toutes opérations effectuées par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

4. Le terme « convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

a) Tout amendement entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes.

b) Toute annexe ou tout amendement y relatif, adopté en vertu de l'article 90 de la Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est devenu, à un moment donné, applicable pour les deux Parties contractantes.

5. L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une compagnie de transport aérien, désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

6. L'expression « coûts économiques intégraux » s'entend du coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.

7. L'expression « transport aérien international » s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État.

8. Le terme « tarif » s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (à l'exclusion du courrier) par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts.

9. L'expression « escale à des fins non commerciales » s'entend d'une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers et/ou le chargement ou le déchargement de bagages, de fret et de courrier transportés par la voie aérienne.

10. Le terme « territoire » s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie.

11. L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance que les compagnies de transport aérien doivent acquitter pour pouvoir utiliser les installations ou les services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité.

## *Article 2. Octroi des droits*

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants en vue de l'exploitation des services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie :

- a. Droit de survoler son territoire sans y faire escale.
- b. Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.
- c. Droits autrement spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à une ou plusieurs compagnies de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier transportés contre rémunération, entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

## *Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique; elles

indiquent si la compagnie de transport aérien est autorisée à assurer le type de transport indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans les deux annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par la compagnie désignée selon la forme et la manière prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et les permissions appropriées, avec un minimum de formalités et de délai, à condition que :

a. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie soient entre les mains de la Partie qui l'a désignée et/ou de ressortissants de celle-ci.

b. La compagnie désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises.

c. La Partie qui désigne la compagnie maintienne et applique les normes énoncées aux articles 6 (Sûreté) et 7 (Sécurité aérienne).

#### *Article 4. Révocation de l'autorisation*

1. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une compagnie désignée par l'autre Partie si :

a. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie de transport aérien ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de ressortissants de celle-ci ou de l'une et des autres.

b. Cette compagnie de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord.

c. L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite de l'infraction aux dispositions des alinéas 1b ou 1c du présent article, les droits établis par cet article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie d'interrompre, de limiter ou de soumettre à certaines conditions l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une ou plusieurs compagnies de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

#### *Article 5. Application des lois*

1. Les lois et règlements d'une partie concernant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie, qui arrivent sur le territoire de la première Partie, y séjournent ou le quittent.

2. Au moment d'entrer, de séjourner dans ou de quitter le territoire d'une Partie, ses lois et règlements concernant l'admission sur son territoire et le départ dudit territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, au passage en douane, à la sécurité aérienne, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements pos-

taux) doivent être observés par ou pour les passagers, les équipages ou le fret susmentionnés, transportés par les compagnies aériennes de l'autre Partie.

#### *Article 6. Sûreté*

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales susmentionnées; l'autre Partie prend alors les mesures de correction nécessaires. Chaque Partie se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

#### *Article 7. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties agissent conformément aux dispositions des accords internationaux en matière de sécurité de l'aviation civile auxquelles elles sont toutes deux parties, notamment la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, 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 internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment à toutes les normes de sécurité aérienne et pratiques recommandées, fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent dans les annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elle, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement où la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus, et que l'autre Partie prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages et bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie veille aussi à répondre, dans la mesure où cela semble raisonnable, à toute demande de l'autre Partie de prendre des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace spécifique.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une ou plusieurs compagnies de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures transitoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

#### *Article 8. Exploitation commerciale*

1. Les compagnies de transport aérien de l'une et l'autre Partie peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les compagnies désignées de l'une et l'autre Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires, en vue de fournir des prestations de transport aérien.

3. Chaque compagnie désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie (« services autogérés ») ou, à son gré, de les confier en tout ou en partie à un organisme concurrent de son choix. Ce droit n'est limité que par les



contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que la compagnie autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les compagnies de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût et sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que la compagnie aurait pu assurer.

4. Toute compagnie désignée de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, sous réserve des dispositions particulières du pays d'origine du charter relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement. Chaque compagnie aérienne peut vendre ces prestations de transport et toute personne peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque compagnie aérienne a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, l'excédent des recettes sur les dépenses locales. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ni redevances, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur présente la demande initiale de transfert.

6. Les compagnies désignées de chaque Partie ont le droit de payer leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les compagnies aériennes de l'une et l'autre Partie peuvent payer ces dépenses en monnaies librement convertibles, sur le territoire de l'autre Partie, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. a) En exploitant ou en effectuant les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne d'une Partie peut conclure des accords de commercialisation, notamment la réservation de capacité, l'utilisation de codes communs ou autres accords de coopération avec :

- i) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'une ou l'autre Partie, et
- ii) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers, à condition que le pays tiers autorise ou permette des arrangements comparables entre les compagnies aériennes de l'autre Partie et d'autres compagnies aériennes pour des services à destination, au départ ou passant par ce pays tiers; à condition que toutes les compagnies aériennes qui s'entendent sur ces arrangements 1) disposent de l'autorité nécessaire pour le faire et 2) remplissent les conditions normalement requises pour ces arrangements.

b) Nonobstant les dispositions du sous-alinéa ii) ci-dessus, si une compagnie aérienne d'une Partie offre un service entre un point du territoire de l'autre Partie et un point du territoire d'un pays tiers, en vertu d'un accord de partage des codes sur un tronçon de ce service avec une compagnie aérienne de l'autre Partie, la première Partie doit autoriser toute compagnie de l'autre Partie à partager les codes avec toute compagnie aérienne sur tout tronçon des services entre ce pays tiers et l'autre Partie, passant par un ou plusieurs points dans la première Partie.

*Article 9. Droits de douane*

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, un aéronef exploité en service aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie, de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et lubrifiants, le matériel technique pour utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons, les alcools et le tabac, ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation par les passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la réparation des aéronefs effectuant le transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions d'importation, d'impôts sur la propriété, de prélèvements sur le capital, de droits de douane, droits d'accise et autres redevances et frais nationaux similaires qui 1) sont imposés par les autorités nationales et 2) ne résultent pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des droits, taxes, impôts, redevances et frais visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances perçues au titre des services rendus :

a. Les provisions de bord introduites dans ou fournies et embarquées sur le territoire d'une Partie, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs d'une compagnie de l'autre Partie exploités en service international, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles sont embarquées.

b. Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie en vue de l'entretien ou de la remise en état d'un aéronef d'une compagnie aérienne de l'autre Partie exploité en transport international.

c. Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités par une compagnie aérienne de l'autre Partie en service international, même si ces fournitures doivent être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles sont embarquées.

d. Le matériel de publicité ou de promotion introduit sur le territoire d'une Partie contractante et embarqué pour être utilisé, dans des limites raisonnables, à bord d'un aéronef d'une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante effectuant un transport international, même si ce matériel doit être utilisé au cours d'une partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où il a été embarqué.

3. Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent aussi au cas où les compagnies désignées d'une Partie ont conclu avec une autre compagnie, des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite compagnie bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

*Article 10. Redevances d'usage*

1. Les redevances d'usage pouvant être imposées aux compagnies de transport aérien d'une Partie par les autorités ou organismes de l'autre Partie compétents en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont appliquées aux compagnies aériennes de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre compagnie aérienne au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées par une Partie aux compagnies aériennes de l'autre Partie peuvent représenter, mais non dépasser, le coût intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, de navigation, de sécurité aérienne et à caractère environnemental, à l'aéroport ou dans le système de l'aéroport. Ces coûts intégraux peuvent comprendre un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et les services faisant l'objet de redevances d'usage doivent être fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.

3. Chaque Partie encourage les autorités ou organismes compétents de son territoire et les compagnies de transport aérien utilisant les services et les installations, à se consulter et à échanger tous renseignements utiles à l'examen détaillé du bien-fondé des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à communiquer aux usagers, avec un préavis raisonnable, toute proposition de modification des redevances d'usage, visant à leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que lesdites modifications ne soient apportées.

4. Aucune Partie n'est réputée, dans les procédures de résolution des litiges conformément à l'article 14, enfreindre une disposition du présent article, sauf si i) elle s'abstient d'entreprendre, dans un délai raisonnable, l'examen des redevances ou pratiques faisant l'objet d'une plainte de l'autre Partie ou si ii) à la suite de cet examen, elle s'abstient de prendre toutes les mesures à sa portée pour modifier les redevances ou les pratiques incompatibles avec le présent article.

*Article 11. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie donne aux compagnies désignées des deux Parties la possibilité d'affronter la concurrence sur le marché des transports aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie donne aux compagnies aériennes désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elle propose en fonction de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties ne fixe unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie des conditions de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

4. Aucune des deux Parties n'exige la notification préalable, pour approbation, des plans ou programmes des vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises aériennes de l'autre Partie, sauf si cela peut être nécessaire à la mise en œuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou si c'est spécifiquement autorisé dans une annexe du présent Accord. Si, pour information, une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives afférentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

### *Article 12. Tarifs*

1. Chaque Partie permet à chaque compagnie désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a. Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires.
- b. Protéger les consommateurs contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs par suite de l'abus d'une position dominante.
- c. Protéger les compagnies de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas, par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2. Chaque Partie peut exiger que les compagnies aériennes de l'autre Partie notifient à ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification des tarifs par les compagnies aériennes des deux Parties ne peut être exigée plus de 30 jours avant la date proposée pour leur application. Dans certains cas, la notification peut être autorisée dans un délai plus bref que le délai normalement exigé. Les tarifs peuvent être appliqués à n'importe quel moment après la notification, sauf s'ils sont désapprouvés par les deux Parties. Aucune Partie ne peut exiger de notification par les compagnies aériennes de l'autre Partie des tarifs imposés au public par les affréteurs, sauf dans la mesure où c'est nécessaire, sur une base non discriminatoire, à des fins d'information.

3. Aucune des Parties ne prend des mesures unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé applicable ou appliqué a) par une compagnie aérienne de l'une des Parties pour des services aériens internationaux entre les territoires des deux Parties ou b) par une compagnie aérienne d'une Partie pour des services internationaux entre le territoire de l'autre Partie et tout autre pays, y compris, dans les deux cas, pour les transports interlignes ou intralignes. Si l'une des Parties estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et fait connaître à l'autre Partie les raisons de son désaccord, dans les 7 jours de la réception de la notification. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties coopèrent en vue de recueillir les renseignements nécessaires pour parvenir à un règlement équitable de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif pour lequel un avis de

désaccord a été donné, chacune d'elles s'efforce de son mieux de mettre en pratique ledit accord, sinon ce tarif entre en vigueur ou continue d'être appliqué.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 3 ci-dessus, chacune des compagnies aériennes désignées a le droit d'aligner ses tarifs sur tout tarif offert sur le marché.

#### *Article 13. Consultations*

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander que le présent Accord fasse l'objet de consultations. Celles-ci commencent dès que possible et au plus tard 60 jours après la date à laquelle l'autre Partie en reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

#### *Article 14. Règlement des différends*

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir au titre du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs) et qui n'est pas résolu au cours d'un premier cycle de consultations, peut, si les Parties en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre sur cette procédure, le différend sera soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre Partie, conformément aux procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres, constitué comme suit :

a. Dans les 30 jours après la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les 60 jours à compter de leur désignation, ces deux arbitres désignent, d'un commun accord, un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage.

b. Si l'une ou l'autre Partie ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, dans les 30 jours, le ou les arbitres requis. Si le président est un ressortissant de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien, qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa juridiction, conformément au présent Accord, et établit sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre Partie, une conférence sera réunie dans les 15 jours à compter de la constitution du tribunal, pour déterminer les questions précises à soumettre à l'arbitrage, ainsi que les procédures spécifiques à suivre.

4. À moins qu'il n'en soit convenu autrement ou selon les instructions du tribunal, chaque Partie soumettra un mémorandum dans les 45 jours à compter de la date de constitution du tribunal. Les répliques sont dues dans les 60 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre Partie, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques des deux Parties. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements de la décision, dans les 15 jours suivant la date à laquelle la sentence est prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie applique, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions et sentences du tribunal d'arbitrage.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont réparties à égalité entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la suite des procédures prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

#### *Article 15. Amendements*

1. Les Parties peuvent convenir, par écrit, d'amender le présent Accord.

2. Un amendement de l'Accord entre en vigueur par l'échange de notes diplomatiques entre les Parties, après l'accomplissement de toutes leurs procédures constitutionnelles. Cet amendement peut être appliqué provisoirement, moyennant accord entre les Parties.

3. Si l'une ou l'autre Partie considère qu'il est souhaitable d'amender une annexe, elle peut demander des consultations entre les autorités compétentes des Parties. Quand ces autorités conviennent d'un amendement à une annexe, leurs recommandations sur la question entrent en vigueur dès qu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

#### *Article 16. Accord multilatéral*

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties deviennent parties à un accord multilatéral relatif à des questions couvertes par le présent Accord, elles se consulteront pour déterminer si le présent Accord doit être révisé pour tenir compte de l'accord multilatéral.

#### *Article 17. Dénonciation*

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que ladite notification ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

*Article 18. Enregistrement auprès de l'OACI*

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

*Article 19. Entrée en vigueur*

Le présent Accord sera provisoirement mis en œuvre dès sa signature et entrera en vigueur par un échange de notes diplomatiques, après l'accomplissement de toutes les procédures constitutionnelles des Parties. Dès son entrée en vigueur, il remplacera l'Accord intérimaire entre les États-Unis et la Suisse relatif aux services de transport aérien, signé à Berne le 3 août 1945, tel qu'amendé.

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Washington, le 15 juin 1995, en double exemplaire, en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JAMES TARRANT

Pour le Gouvernement de la Suisse :

CARLO JAGMETTI

## ANNEXE I

### TABLEAU DES ROUTES

#### *Section 1. Routes*

Les entreprises de chaque Partie dont la désignation relève de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter les services de transport aérien international sur les routes suivantes :

##### *A. Routes de la ou des compagnies aériennes désignées par le Gouvernement des États-Unis*

De points en deçà des États-Unis via les États-Unis et des points intermédiaires, jusqu'à un ou plusieurs points en Suisse et au-delà.

##### *B. Routes de la ou des compagnies aériennes désignées par le Gouvernement de la Suisse*

De points en deçà de la Suisse, via la Suisse et des points intermédiaires, jusqu'à un ou plusieurs points aux États-Unis et au-delà.

#### *Section 2. Flexibilité opérationnelle*

Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Assurer le transport aérien dans un sens ou dans l'autre, ou dans les deux sens.
2. Combiner plusieurs vols en un seul.
3. Desservir des points situés en deçà ou au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires sur les itinéraires, dans n'importe quel ordre et n'importe quelle combinaison.
4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points.
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point de ses itinéraires.
6. Desservir des points en deçà d'un point de son territoire, avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol, et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct,

sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer les services aériens autrement autorisés au titre du présent Accord, à condition que le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne.

#### *Section 3. Changement de capacité*

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, toute compagnie aérienne désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien inter-



national sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés, à condition que, dans le sens aller, l'itinéraire au-delà de ce point soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne et que, dans le sens retour, l'itinéraire jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné la compagnie soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé au-delà du point susmentionné.

#### *Section 4. Services de transport multimodal*

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les entreprises assurant indirectement le transport du fret des deux Parties sont autorisées à utiliser, sans restriction, concurremment avec les services aériens internationaux, tout moyen de transport de surface pour acheminer le fret à destination ou en provenance de tous les points du territoire des Parties ou de pays tiers, notamment à destination ou en provenance de tous les aéroports ayant des bureaux et entrepôts de douane et, s'il y a lieu, à transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Qu'il soit transporté en surface ou par avion, ce fret doit avoir accès aux services et entrepôts de douane des aéroports. Les compagnies aériennes ont le choix entre assurer leur propre transport de surface ou se mettre d'accord avec d'autres transporteurs pratiquant ce type d'activité, y compris en faisant appel à ceux qui sont exploités par d'autres compagnies aériennes ou à des entreprises assurant indirectement le transport du fret aérien. Ces services de transport multimodal peuvent être offerts à un tarif unique global pour le transport combiné air/surface, à condition que les affréteurs connaissent exactement les modalités de ce type de transport.

## ANNEXE II

### SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

#### *Section 1*

Les compagnies de transport aérien de chaque Partie désignées conformément à la présente annexe ont le droit d'effectuer en charter, des transports aériens internationaux de passagers (et des bagages les accompagnant) et/ou de fret (y compris mais non exclusivement, en tant que transporteur de fret, en charter avec escales et transport mixte (passagers/fret)), conformément aux conditions de leur désignation :

Entre tout point ou tous points situés sur le territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne et tout point ou tous points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Entre tout point ou tous points situés sur le territoire de l'autre Partie et tout point ou points situés dans un pays ou des tiers, à condition que ce service fasse partie d'une opération continue, avec ou sans changement d'aéronef, comprenant un service à destination du pays d'origine en vue d'assurer un trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

Durant l'exécution des services prévus par la présente annexe, les compagnies aériennes de chaque Partie désignées au titre de cette annexe auront également le droit : 1) d'effectuer des escales en tous points à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre Partie; 2) d'effectuer un transport de transit à travers le territoire de l'autre Partie; 3) de combiner sur le même aéronef un transport provenant du territoire d'une Partie avec un transport provenant de l'autre Partie et de pays tiers.

Chacune des Parties accueillera favorablement les demandes des compagnies aériennes de l'autre Partie d'effectuer les transports non prévus par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

#### *Section 2*

Toute compagnie désignée qui exploite les services de transport aérien international en charter, en provenance du territoire de l'une ou l'autre Partie, dans un seul sens ou dans les deux, aura la possibilité de se conformer aux lois et règlements de son pays d'origine ou de l'autre Partie en matière de vols charter. Si une des Parties applique des normes, règles, conditions générales différentes ou des limitations à une ou plusieurs de ses compagnies aériennes ou à des compagnies aériennes de différents pays, chaque compagnie aérienne désignée sera soumise au moins restrictif de ces critères.

Toutefois aucune disposition du présent paragraphe ne limitera les droits de l'une ou l'autre Partie d'exiger des compagnies aériennes désignées au titre de la présente annexe par l'une ou l'autre Partie d'adhérer aux règles relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement.

*Section 3*

En dehors des dispositions relatives à la protection des voyageurs, aucune disposition du paragraphe ci-dessus n'oblige une Partie à exiger d'une compagnie aérienne désignée au titre de la présente annexe par l'autre Partie, qu'elle lui soumette plus qu'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles applicables, énoncés à la section 2 de la présente annexe ou une exemption de ces lois, règlements ou règles, accordée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie pour un voyage aller ou aller-retour du territoire de l'autre Partie ou d'un pays tiers.

### ANNEXE III

#### PRINCIPES DE NON-DISCRIMINATION DANS LE CADRE DES SYSTEMES DE RESERVATION PAR ORDINATEUR ET DE CONCURRENCE ENTRE CES SYSTEMES

Reconnaissant que les dispositions de l'article 11 (Concurrence loyale) de l'Accord entre les États-Unis et la Suisse garantissent aux compagnies aériennes des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence,

Considérant que l'un des principaux avantages de la faculté, pour une compagnie aérienne, d'entrer en concurrence est d'être en mesure d'informer le public des services qu'elle offre d'une manière loyale et impartiale et que, en conséquence, c'est surtout grâce à la qualité des renseignements sur les services offerts par cette compagnie aux agences de voyages, qui communiquent directement lesdits renseignements aux voyageurs en puissance, et à la capacité des compagnies de mettre à la disposition de ces agences des systèmes de réservation par ordinateur (SRO) compétitifs, que les compagnies aériennes peuvent proposer lesdits services sur une base concurrentielle, et

Considérant qu'il est également nécessaire de faire en sorte que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre toute utilisation abusive de ces renseignements et de toute présentation fallacieuse et que les compagnies aériennes et agences de voyages aient accès à des systèmes de réservation par ordinateur réellement compétitifs :

1. Les Parties conviennent que les SRO doivent être pourvus d'écrans principaux intégrés présentant les caractéristiques suivantes :

a. Les renseignements concernant les services aériens internationaux, y compris l'aménagement de correspondances sur ces services doivent être mis en forme et affichés sur la base de critères d'objectivité et de non-discrimination qui échappent à l'influence directe ou indirecte de telle ou telle compagnie ou de tel ou tel marché. Ces critères s'appliquent uniformément à toutes les compagnies participantes.

b. Les bases de données SRO doivent être aussi complètes que possible.

c. Les vendeurs de SRO ne doivent pas effacer les renseignements fournis par les compagnies aériennes participantes; ceux-ci doivent être clairs et précis, les vols à code partagé et changement de capacité et les vols avec escales devant être identifiables sans risque d'ambiguïtés.

d. Tous les SRO dont disposent les agences de voyages qui diffusent directement des renseignements concernant les services aériens aux voyageurs sur le territoire de l'une ou l'autre Partie doivent avoir l'obligation mais aussi le droit de fonctionner conformément aux règles relatives aux SRO s'appliquant sur le territoire où ce système est exploité.

e. Les agences de voyages doivent être autorisées à utiliser toutes les unités de visualisation secondaires disponibles par le SRO, pour autant qu'elles en fassent spécifiquement la demande.

2. Les Parties doivent exiger que chaque vendeur de SRO en activité sur leur territoire permette à toutes les compagnies aériennes disposées à verser une redevance non discriminatoire de participer à son système. Les Parties doivent exiger que toutes les

techniques de distribution proposées par les vendeurs de systèmes soient offertes sur une base non discriminatoire aux compagnies aériennes participantes. Elles doivent également exiger que les vendeurs affichent d'une manière non discriminatoire, objective et sans préférence particulière pour tel ou tel transporteur ou tel ou tel marché, les services aériens internationaux des compagnies participantes sur tous les marchés sur lesquels elles souhaitent vendre ces services. Le vendeur de SRO doit fournir, sur demande, des indications détaillées sur les procédures de mise à jour et de stockage des données de sa base de données, sur ses critères de mise en forme et de classement des informations, l'importance donnée à ces critères, en signalant ceux qui s'appliquent à la sélection des points où s'effectue la correspondance et à l'inclusion des vols permettant d'assurer celle-ci.

3. Les vendeurs de SRO qui travaillent sur le territoire d'une Partie doivent être autorisés à introduire et entretenir leurs SRO et à les mettre gratuitement à la disposition des agences de voyages ou autres compagnies dont l'activité principale est la distribution de produits liés au voyage sur le territoire de l'autre Partie, si ces SRO remplissent ces conditions.

4. Aucune Partie ne peut imposer ou permettre que soient imposées sur son territoire, aux vendeurs de SRO de l'autre Partie, des exigences concernant l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, la sélection et l'usage de matériels et logiciels de SRO, et l'installation matérielle de ces SRO, plus contraignantes que celles qui sont imposées à ses propres vendeurs.

5. Aucune Partie ne peut imposer ou permettre que soient imposées aux vendeurs de SRO de l'autre Partie, en ce qui concerne les écrans de SRO (y compris les paramètres d'édition et d'affichage), le fonctionnement ou la vente, des exigences plus sévères que celles qui sont imposées à ses propres vendeurs.

6. Les SRO en service sur le territoire d'une Partie qui répondent à ces critères et autres normes non discriminatoires pertinentes d'ordre réglementaire, technique et sécuritaire, auront un droit d'accès effectif et libre au territoire de l'autre Partie, ce qui implique, entre autres, que la participation d'une compagnie aérienne désignée à un tel système doit être aussi totale sur son territoire d'origine qu'à tout système mis à la disposition des agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires/exploitants de SRO d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder et d'exploiter des SRO répondant à ces critères sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires/exploitants de cette autre Partie. Chacune des Parties fera en sorte que ses compagnies aériennes et ses vendeurs de SRO n'exercent aucune discrimination à l'égard des agences de voyages qui travaillent sur son territoire national du fait même qu'elles utilisent ou possèdent un SRO également en service sur le territoire de l'autre Partie.

