

Accord de transport aérien entre la Confédération suisse et les Etats-Unis d'Amérique

Conclu le 21 juin 2010
Entré en vigueur le 21 juin 2010
(Etat le 21 juin 2010)

*La Confédération suisse
et
les Etats-Unis d'Amérique
(ci-après «les Parties»),*

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

désireux de faciliter le développement des possibilités de transports aériens internationaux,

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une variété d'options de service aux prix les plus bas qui ne soient pas discriminatoires et ne constituent pas un abus de position dominante, et souhaitant inciter chaque entreprise à établir et à appliquer une tarification novatrice et compétitive,

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

étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale², ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

Dans le présent Accord, sauf indication contraire, le terme:

1. «Autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Office fédéral de l'aviation civile, et, dans le cas des Etats-Unis, le Département des Transports ou celui qui lui succède;

RO 2010 4215

¹ Le texte original allemand est publié, sous le même chiffre, dans l'édition allemande du présent recueil.

² RS 0.748.0

2. «Accord» signifie le présent Accord, ses Annexes et leurs amendements éventuels;
3. «Transport aérien» signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, en vol régulier ou en vol affrété, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location;
4. «Entreprise d'une Partie» signifie une entreprise qui a obtenu sa licence de transporteur aérien (AOC) de cette Partie et a son siège principal de son exploitation sur le territoire de cette dernière;
5. «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris,
 - a. tout amendement entré en vigueur conformément à l'art. 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties, et
 - b. toute annexe ou tout amendement en découlant adopté conformément à l'art. 90 de la Convention, pour autant que ces annexes et amendements soient en vigueur au même moment pour les deux Parties;
6. «Coût intégral» signifie le coût du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration;
7. «Transport aérien international» signifie le transport aérien qui emprunte l'espace aérien de plus d'un Etat;
8. «Prix» signifie la contrepartie du transport aérien de passagers (et de leur bagage) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, demandée par les entreprises de transport aérien ou par leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie;
9. «Escale non commerciale» signifie un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;
10. «Territoire» signifie les régions terrestres, les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous la souveraineté d'une Partie; et
11. «Redevance d'usage» signifie une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations et de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits ci-après, pour l'exploitation de services de transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre partie:
 - a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b. le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales; et

- c. les droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.
2. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer à l'entreprise ou aux entreprises d'une Partie les droits d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie des passagers, leur bagage, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie.

Art. 3 Autorisation

Chaque Partie, à la réception des demandes d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie, dans la forme et de la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, accorde les autorisations d'exploitation et permissions techniques appropriées avec le minimum de délai de procédure, à condition que:

- a.
 - i. dans le cas d'une entreprise de transport aérien des Etats-Unis, la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soient détenus par les Etats-Unis, des ressortissants des Etats-Unis, ou les deux,
 - ii. dans le cas d'une entreprise de transport aérien de Suisse, la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soient détenus, à la date de la signature du présent Accord, par la Suisse, par un ou plusieurs Etats membres de l'Union européenne, de ressortissants de cet ou de ces Etats membres, ou les deux;
- b. l'entreprise de transport aérien satisfasse aux conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie traitant la ou les demandes; et
- c. l'autre Partie maintienne en vigueur et applique les dispositions énoncées aux art. 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

Art. 4 Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien lorsque:
- a. cette entreprise de transport aérien n'est pas une entreprise de transport aérien de l'autre Partie au sens de l'al. 4 de l'art. 1;
 - b.
 - i. dans le cas d'une entreprise de transport aérien des Etats-Unis, la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien ne sont pas détenus par les Etats-Unis, des ressortissants des Etats-Unis, ou les deux,
 - ii. dans le cas d'une entreprise de transport aérien de Suisse, la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien ne sont pas détenus, à la date de la signature du présent Accord, par la Suisse, par un ou plusieurs Etats membres de l'Union européenne, de ressortissants de cet ou de ces Etats membres, ou les deux;

- c. cette entreprise de transport aérien ne s'est pas conformée aux lois et à la réglementation visés à l'art. 5 (Application des lois) du présent Accord; ou
 - d. l'autre Partie ne maintient pas en vigueur ni n'applique les dispositions de l'art. 6 (Sécurité).
2. A moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour éviter que ne se poursuive la non-conformité aux par. 1 c ou 1 d du présent article, les droits énoncés dans le présent article ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.
3. Le présent article ne limite pas les droits d'une Partie de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique délivré à une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, ou de lui imposer des conditions, conformément aux dispositions de l'art. 7 (Sûreté de l'aviation).

Art. 5 Application des lois

1. Les lois et la réglementation d'une Partie régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien d'une Partie se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation de l'autre Partie relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages et marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale) lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire de cette autre Partie ou qu'ils le quittent.

Art. 6 Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie et qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie peut se réserver cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, la validité des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par l'autre Partie.
2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de

sécurité dans ces domaines qui satisfassent au moins aux normes qui pourraient être établies conformément à la Convention, l'autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie prendra alors les mesures correctives appropriées. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie, au cas où l'autre Partie ne prendrait pas ces mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable.

3. Toute mesure de refus, de révocation ou de limitation de l'autorisation d'exploitation ou du permis technique appliquée par une Partie en conformité avec l'al. 2 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux accords internationaux relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels ils sont les deux parties, notamment à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs³, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁴, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁵, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale⁶, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre convention relative à la sûreté de l'aviation en vigueur pour les deux Parties.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment à toutes les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

4. Chaque Partie veille à ce que des mesures soient effectivement prises sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement; et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque Partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour le départ et durant le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque Partie examine favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une Partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire. Dans la mesure du possible, cette Partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre Partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque Partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté.

6. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

7. Si une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités compétentes de la première Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations et permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de 15 jours.

Art. 8 Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services aériens.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées, conformément aux lois et à la réglementation de l'autre Partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires pour assurer des services aériens.

3. Chaque entreprise de transport aérien a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante («auto-assistance») ou, à son gré, de choisir entre des prestataires de services d'escale en concurrence pour assurer la totalité ou une partie de ces services. Les droits ne sont limités que par les

contraintes matérielles résultant de considérations relatives à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise de transport aérien assure ses propres services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût; et ils sont comparables en nature et en qualité à l'auto-assistance que l'entreprise aurait pu assurer.

4. Toute entreprise de transport aérien de chaque Partie a le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise de transport aérien, par l'intermédiaire de ses agents ou d'autres intermédiaires mandaté par elle, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

5. Chaque entreprise de transport aérien aura le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les revenus en excédent des sommes déboursées localement. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie seront autorisées à payer en monnaie locale leurs dépenses locales, notamment l'achat de carburant, dans le territoire de l'autre Partie. Elles peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale des changes.

7. Pour exploiter ou offrir les services autorisés en vertu du présent Accord, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes avec:

- i. une ou plusieurs entreprises de transport aérien de chaque Partie;
- ii. une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers; et
- iii. un prestataire de services de transport de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

sous réserve que toutes les entreprises de transport aérien et les services de transport de surface qui concluent ces arrangements détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.

8. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transports de fret des deux Parties sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais

d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport de fret. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, pourvu que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant un tel transport.

Art. 9 Droits de douane et redevances

1. A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et les lubrifiants, le matériel technique d'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 et le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation des passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la prestation de service à bord de ces aéronefs seront exonérés, sur la base de la réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accises et autres redevances et frais nationaux similaires qui sont imposés par les autorités nationales, et ne résultent pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

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

- a. les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie où ils ont été embarqués;
- b. l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux;
- c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées; et
- d. le matériel promotionnel et publicitaire introduit ou fourni sur le territoire d'une Partie et embarqué, dans des quantités raisonnables, pour être utilisé à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre

Partie assurant des services aériens internationaux, même lorsque ce matériel est destiné à être utilisé au cours d'une portion du trajet survolant le territoire de la Partie où il a été embarqué.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux al. 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
4. Les exonérations prévues au présent article s'appliquent également lorsque les entreprises de transport aérien d'une Partie ont conclu avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, des arrangements relatifs au prêt ou au transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux al. 1 et 2 du présent article.
5. Une Partie peut demander l'aide de l'autre Partie, au nom de son ou de ses entreprises de transport aérien, afin d'obtenir une exonération des impôts, des taxes, des droits et des redevances perçus par les autorités nationales ou locales sur les biens mentionnés aux al. 1 et 2 du présent article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où ces redevances sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre Partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la Partie requérante et leur recommande qu'il en soit dûment tenu compte.

Art. 10 Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organes compétents de chaque Partie en matière d'imputation aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie doivent être justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre catégories d'usagers. En tout état de cause, de telles redevances d'usage ne seront pas imputées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables dont peut se prévaloir toute autre entreprise de transport aérien au moment où les redevances sont imposées.
2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder, le coût intégral pour les autorités ou les organes compétents en matière d'imputation de la fourniture des installations et services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services pour lesquels des redevances sont imposées doivent être fournis selon des principes d'efficacité et d'économie.
3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités ou organes compétents en matière d'imputation à

donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

4. Ni l'une ni l'autre des Parties ne sera réputée, dans des procédures de règlement de différends en vertu de l'art. 14, avoir enfreint une disposition du présent article, à moins:

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

Art. 11 Possibilité de concurrence loyale et équitable

1. Chaque partie offre aux entreprises de transport aérien des deux parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie permet à chaque entreprise de transport aérien de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties n'imposera aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie un droit de préférence, un rapport de partage du trafic, une redevance de non-opposition ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent Accord.

4. Aucune des Parties n'exigera que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie déposent, aux fins d'approbation, leurs horaires, programmes de vols d'affrètement ou plans opérationnels, sauf dans la mesure où l'application sur une base non discriminatoire de conditions uniformes (comme le prévoit l'al. 2) l'exigerait, ou dans les cas spécifiquement autorisés dans une annexe au présent Accord. Si l'une des Parties exige des dépôts à titre d'information, elle réduira au minimum les formalités administratives correspondantes ainsi que les procédures qui incombent aux intermédiaires du transport aérien et aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

Art. 12 Etablissement des prix

1. Chaque Partie permet aux entreprises de transport aérien des deux Parties de fixer les prix de ses services de transports aériens en fonction de considérations commerciales du marché.

2. Le dépôt des prix du transport aérien international entre les territoires des Parties ne sera pas exigé. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien des Parties donneront immédiatement accès aux renseignements sur les prix passés, existants et proposés, et ce conformément à la demande des autorités aéronautiques des Parties.

Art. 13 Consultations

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations débiteront le plus tôt possible, mais au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie a reçu la requête, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Art. 14 Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'art. 12 (Etablissement des prix), qui n'est pas résolu au cours d'une première série de négociations pourra, si les Parties en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera soumis, à la demande de l'une des Parties, à l'arbitrage concernant une autre Partie, conformément aux procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage sera confié à un tribunal de trois arbitres, constitué comme suit:

- a. Chaque Partie désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Dans les 60 jours suivant leur nomination, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui assure la présidence du tribunal arbitral.
- b. Si l'une des Parties omet de nommer un arbitre, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à la lettre a du présent alinéa, chaque Partie peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, dans un délai de 30 jours, le ou les arbitres nécessaires. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procédera à la nomination.

3. Sauf convention contraire, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa compétence suivant le présent Accord et établit ses propres règles de procédure. Une fois constitué, il peut, jusqu'à sa décision définitive, recommander des mesures provisoires adéquates. Sur directive du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre aura lieu au plus tard 15 jours après la constitution complète du tribunal.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties ou prescrites par le tribunal, un mémoire en demande est présenté dans un délai de 45 jours suivant la constitution complète du tribunal, et le mémoire en défense est présenté 60 jours plus tard. Toute réponse au mémoire en défense est soumise dans les 30 jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse de la partie défenderesse à cette

réponse est soumise dans les 30 jours qui suivent. Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des parties ou s'il estime que cela est approprié, dans un délai de 45 jours à compter du dépôt de la dernière réponse.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les trente jours qui suivent la soumission de la dernière réponse. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les 15 jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et les éclaircissements donnés sont publiés dans les 15 jours suivant une telle demande.

7. Chaque Partie dans la mesure compatible avec sa législation nationale donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.

8. Les frais du tribunal, honoraires et frais des arbitres inclus, sont également répartis entre les Parties. Tous frais encourus par le Président du Conseil de l'OACI dans le cadre de la procédure prévue à l'al. 2, let. b du présent article sont considérés comme faisant partie des frais du tribunal d'arbitrage.

Art. 15 Amendements

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

Art. 16 Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties deviennent parties à un accord multilatéral qui porte sur des sujets visés par le présent Accord, elles se consulteront pour déterminer s'il faut réviser ce dernier afin de prendre en compte l'accord multilatéral.

Art. 17 Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier à l'autre Partie, par écrit sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf si ladite notification est retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de cette période.

Art. 18 Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 19 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à sa signature. A la date de son entrée en vigueur, il remplace l'Accord de trafic aérien entre le Gouvernement suisse et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique conclu le 15 juin 1995 à Washington⁷.

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

Fait à Berne, le 21 juin 2010, en double exemplaire en langue allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la
Confédération suisse:

Peter Müller

Pour les
Etats-Unis d'Amérique:

John R. Byerly

⁷ [RO 1997 1076]

Transport aérien régulier et affrété

Section 1 Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie au bénéfice d'une autorisation au titre du présent Accord auront le droit d'assurer le transport aérien international entre des points des routes suivantes:

A. Routes exploitées par la ou les entreprises de transport aérien des Etats-Unis:

De points antérieurs aux Etats-Unis via les Etats-Unis et des points intermédiaires à un ou plusieurs points en Suisse et au-delà; pour les services tout-cargo, entre la Suisse et des points quelconques.

B. Routes exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de la Suisse:

De points antérieurs à la Suisse via la Suisse et des points intermédiaires à un ou plusieurs points aux Etats-Unis et au-delà; pour les services tout-cargo, entre les Etats-Unis et des points quelconques.

Section 2 Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien de chaque Partie peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur choix:

1. Exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. Combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. Desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points antérieures, des points intermédiaires, des points au-delà et des points sur le territoire des Parties;
4. Omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. Transférer du trafic de l'un de leurs aéronefs sur un autre de leurs aéronefs en tout point des routes;
6. Desservir des points antérieurs à tout point de leur territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;

7. Faire des arrêts intermédiaires en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de ce territoire;
8. Transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie; et
9. Combiner sur le même aéronef du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le service desserve un point sur le territoire de la Partie qui a délivré la licence de transport aérien (AOC).

Section 3

Changement de gabarit

Sur tout ou tous parcours des routes ci-dessus, une entreprise de transport aérien d'une Partie peut effectuer des transports aériens internationaux sans aucune limitation pour ce qui est de modifier, en tout point de la route, le type ou le nombre d'aéronefs exploités; sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le transport au-delà de ce point soit une continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a délivré la licence de transporteur aérien (AOC) et que, dans la direction inverse, le transport vers le territoire de la Partie qui a délivré la licence de transporteur aérien (AOC) soit une continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

Section 4

Protection des consommateurs dans le cas de vols affrétés

Le présent Accord ne limite cependant en rien les droits d'une Partie d'exiger des entreprises de transport aérien des deux Parties qu'elles respectent les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits des passagers en matière d'annulation et de remboursement.

*Annexe II***Services de transport achetés par les pouvoirs publics des Etats-Unis**

A dater du 1^{er} octobre 2008, les entreprises de transport aérien de Suisse ont le droit de transporter des passagers et du fret sur des vols réguliers ou affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel des Etats-Unis:

1. obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par les pouvoirs publics ou à partir de fonds mis à disposition des pouvoirs publics; ou
2. fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement, pour autant que le transport soit effectué:
 - a. entre un point situé aux Etats-Unis et un point situé dans un Etat membre, sauf – en ce qui concerne les passagers uniquement – entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel «paire de villes», ou
 - b. entre deux points situés à l'extérieur des Etats-Unis.

La présente Annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.