

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume du Cambodge relatif aux services aériens réguliers

Conclu le 6 février 2007

Appliqué provisoirement dès le 6 février 2007

Entrée en vigueur le 21 avril 2015¹

(Etat le 21 avril 2015)

*Considérant que la Confédération suisse
et*

le Gouvernement du Royaume du Cambodge

sont Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

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

désireux d'établir la base nécessaire à l'exploitation des services aériens réguliers,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume du Cambodge

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

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

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient applicables pour les deux Parties contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne le Royaume du Cambodge, le Secrétariat d'Etat à l'Aviation civile, ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

RO 2008 4201

¹ RO 2015 2159

² RS 0.748.0

- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'art. 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouit, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b. du droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.

3. Aucune disposition du présent article n'est interprétée comme conférant à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables.
2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas nuire indûment aux services convenus exploités par cette dernière entreprise sur tout ou partie des mêmes routes.
3. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.
4. Le droit de chaque entreprise désignée d'assurer du transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement normal auxquels souscrivent les deux Parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:
 - a. à la demande de trafic vers et du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
 - b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
 - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.
5. Aucune Partie contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

Art. 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Art. 5 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963³, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970⁴, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971⁵, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988⁶ et de tout autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties contractantes adhéreront.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au ch. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'arrivée, le départ ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

5. En cas d'incident ou de menace de détournement d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

Art. 6 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou deux entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des ch. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article ou d'imposer des conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont leur siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité, établie par ladite Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter les services convenus, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'art. 13 du présent Accord soient en vigueur.

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

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

- a. elle ne possède pas la preuve que ces entreprises ont leur siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité, établie par ladite Partie contractante, ou si
- b. ladite entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois ou règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si

- c. ladite entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 8 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont encore en vigueur, pour le transport aérien convenu dans le présent Accord, à condition que les exigences requises pour obtenir ces documents correspondent au moins aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.
2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante.
3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéroportuaires, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations de l'entreprise désignée. Si, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties contractantes est d'avis que l'autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique effectivement dans ces secteurs les normes et exigences de sécurité correspondant au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante est avisée des constatations ainsi que des démarches jugées nécessaires en vue de satisfaire à ces exigences minimales, et elle prendra les mesures appropriées pour y remédier. Au cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas de telles mesures dans un délai raisonnable, les dispositions de l'art. 7 du présent Accord relatives à la révocation et à la suspension de l'autorisation d'exploitation seront appliquées.

Art. 9 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.
2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:
 - a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

- b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
 - c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.
3. Les équipements de bord usuels, ainsi que le matériel et les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.
4. Les exonérations prévues au présent article sont également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux ch. 1 et 2 du présent article, à condition que cette ou ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exonérations de cette autre Partie contractante.

Art. 10 Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine économie.
2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne doivent pas être supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Art. 11 Activités commerciales

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante a le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.
2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise 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.

Art. 12 Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Art. 13 Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée d'une Partie contractante sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des taux de commission, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.

2. Les autorités aéronautiques accorderont une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore prédateurs.

3. Les tarifs devront être déposés pour approbation au moins 30 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent approuver ou désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller retour entre les territoires des deux Parties contractantes qui commence dans leur propre territoire. En cas de désapprobation, elles notifieront leur décision à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante le plus tôt possible ou au moins dans les 14 jours suivant la réception du dépôt du tarif.

4. Ni l'une ni l'autre autorité aéronautique ne prendra de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.

5. Nonobstant le ch. 4 ci-dessus, lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au ch. 2, elles donnent un avis de désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le plus tôt possible et au moins dans les 14 jours dès la date de dépôt du tarif.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander des consultations concernant tout tarif qui a fait l'objet d'un avis de désapprobation. De telles négociations ont lieu au plus tard 30 jours après réception de la requête. Si les

Parties contractantes parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.

7. Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, les autorités aéronautiques permettent à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de mettre ses tarifs au niveau de tout tarif qu'une entreprise de transport de l'une ou de l'autre Partie contractante ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer pour la même paire de villes.

Art. 14 Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée soumettra pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante l'horaire qu'elle envisage d'appliquer au moins 30 jours avant que les services convenus ne soient assurés. La même procédure s'appliquera pour toute modification de cet horaire.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que l'entreprise désignée d'une Partie contractante souhaite assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, cette entreprise demandera la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins 2 jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Art. 15 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Art. 16 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent commencer dans un délai de 60 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Art. 17 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, est soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si, dans un délai de 2 mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.

Art. 18 Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, est appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles sont appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entrent en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 19 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'heure, étant entendu qu'un délai de 12 mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Art. 20 Enregistrement auprès de l'OACI

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

Art. 21 Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature; il entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

Fait à Phnom Penh, en double exemplaire le 6 février 2007 en langue française, khmère et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Micheline Calmy-Rey

Pour le
Gouvernement du Royaume du Cambodge:
Hun Sen

Tableaux de routes

Tableau I

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Cambodge	Points au-delà du Cambodge
Points en Suisse	3 Points*	Phnom Penh	3 Points

* (à l'exclusion de Bangkok et Singapour)

Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Royaume du Cambodge peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points au Cambodge	3 Points*	3 Points	3 Points

* (à l'exclusion de Bangkok et Singapour)

Notes:

1. Des points intermédiaires et des points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Chaque entreprise désignée a le droit de desservir des points intermédiaires et des points au-delà non mentionnés à l'Annexe à condition de ne pas exercer de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.