Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la Barbade relatif aux services aériens réguliers

Conclu le 27 octobre 2009

Entré en vigueur par échange de notes le 29 juin 2011

(Etat le 29 juin 2011)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la Barbade

(ci-après «les Parties contractantes»);

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

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

reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encourageant le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services et animés du désir d'encourager toutes les entreprises de transport aérien à adopter et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels;

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans les services aériens internationaux, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

RO 2011 3761

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

² RS 0.748.0

- a. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la Barbade, le Ministre en charge de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
 - b. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, de marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison;
 - c. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - d. 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;
 - e. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
 - f. l'expression «tarif» signifie tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers, de leurs bagages et/ou du fret (à l'exclusion du courrier) par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents et les conditions dans lesquelles ils sont offerts;
 - g. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
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 internationaux 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, les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
 - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;

- c. du droit d'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier 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 du courrier 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 ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, leur bagage, des marchandises et du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette Partie contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement 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 bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune Partie contractante ne restreint le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire de l'une des Parties contractantes et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à déterminer les fréquences et les capacités sur les services aériens internationaux qu'elle offre sur la base des considérations commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, le nombre de destinations ou la régularité des services, le type ou les types d'aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, à des conditions identiques et conformes à l'art. 15 de la Convention.

Art. 4 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs exploités dans les services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs alors qu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation de l'autre Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages, bagages 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 contractante ou qu'ils le quittent.

3. Aucune des deux Parties contractantes n'accordera à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre une préférence par rapport aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante et exerçant des activités semblables de transport aérien international, dans l'application de ses lois et de sa réglementation visées dans le présent article.

Art. 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées à l'annexe du présent Accord pour cette Partie contractante, ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.

2. À la réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations d'exploitation appropriées avec le minimum de délai de procédure, à condition que:

- a. dans le cas des entreprises de transport aérien désignées par la Suisse:
 1. les entreprises de transport aérien aient le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Suisse et détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par la Suisse, et
 2. les entreprises de transport aérien soient détenues, directement ou par la voie d'une participation majoritaire, et soient contrôlées effectivement par la Suisse, des Etats membres de la Communauté européenne et/ou des ressortissants de la Suisse ou des Etats membres de la Communauté européenne;
- b. dans le cas des entreprises de transport aérien désignées par la Barbade:
 1. les entreprises de transport aérien aient le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Barbade ou sur le territoire de tout autre Etat membre de la Communauté des Caraïbes, conformément au Traité révisé de Chaguaramas, et détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide conforme aux lois de la Barbade et de ce territoire, et
 2. un contrôle réglementaire effectif des entreprises de transport aérien soit exercé et maintenu par la Barbade ou un Etat membre de la Communauté des Caraïbes responsable de la délivrance de leurs licences de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation, et

3. les entreprises de transport aérien soient détenues, directement ou par la voie d'une participation majoritaire, et soient contrôlées effectivement par la Barbade, des Etats membres de la Communauté des caraïbes et/ou des ressortissants de ces Etats.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

Art. 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

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

- a. dans le cas des entreprises de transport aérien désignées par la Suisse:
 1. les entreprises de transport aérien n'ont pas le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Suisse, ni ne détiennent de licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par la Suisse, et
 2. les entreprises de transport aérien ne sont pas détenues, directement ou par la voie d'une participation majoritaire, ni ne sont contrôlées effectivement par la Suisse, des Etats membres de la Communauté européenne et/ou des ressortissants de la Suisse ou des Etats membres de la Communauté européenne;
- b. dans le cas des entreprises de transport aérien désignées par la Barbade:
 1. les entreprises de transport aérien n'ont pas le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Barbade ou sur le territoire de tout autre Etat membre de la Communauté des Caraïbes, conformément au Traité révisé de Chaguaramas, ni ne détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide conforme aux lois de la Barbade et de ce territoire, et
 2. aucun contrôle réglementaire effectif des entreprises de transport aérien n'est exercé et maintenu par la Barbade ou un Etat membre de la Communauté des Caraïbes responsable de la délivrance de leurs licences de transporteur aérien, et
 3. les entreprises de transport aérien ne sont pas détenues, directement ou par la voie d'une participation majoritaire, ni ne sont contrôlées effectivement par la Barbade, des Etats membres de la Communauté des caraïbes et/ou des ressortissants de ces Etats;
- c. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits; ou si

- d. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Un tel droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au 1er alinéa du présent article ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des 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 auxquels les Parties contractantes adhéreront.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
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 à l'al. 3 et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

d'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret 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.

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

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations, ou au terme de toute autre période convenue par les deux Parties contractantes, pourra constituer, pour la Partie contractante qui a demandé les négociations, un motif pour refuser, révoquer, suspendre les autorisations des entreprises désignées par l'autre Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 8 Sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de leur propre territoire ou l'atterrissage sur celui-ci, la validité des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou un pays tiers.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets visés à l'al. 1 que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont délivrés à une personne ou à une entreprise désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, différence qui a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'art. 20 du présent Accord en vue de clarifier la pratique en question.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services

aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours à dater de la réception de cette demande ou dans un autre délai établi par accord mutuel.

4. Si, à la suite de telles consultations, les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes découvrent que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'adoptent ni n'assurent effectivement le suivi de normes de sécurité et d'exigences dans ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante seront avisées de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales. Les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante prendront alors les mesures correctives qui s'imposent. L'absence de mise en œuvre des mesures correctives qui s'imposent dans les quinze (15) jours, ou dans un autre délai convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Conformément à l'art. 16 de la Convention, tout aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante, ou en leur nom, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une visite (appelé dans le présent article «inspection sur l'aire de trafic») de la part des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipage à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donnent lieu à des motifs sérieux:

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

les autorités aéronautiques de cette Partie contractante seront, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libres de conclure que les prescriptions suivant lesquelles les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention. Elles pourront tirer une conclusion identique en cas de refus d'accès pour une inspection sur l'aire de trafic.

7. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante parviennent à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

8. Toute mesure appliquée par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 7 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 9 Location

1. Une Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués à des conditions spéciales auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 10 Exonération des droits et taxes

1. A l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
- c. les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre 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;
- d. les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises désignée par l'autre Partie contractante employés en service international, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien;

- e. le matériel et l'équipement pouvant être utilisé par les entreprises de transport aérien désignées à des fins commerciales et opérationnelles dans le périmètre de la zone de l'aéroport, à condition que ce matériel et cet équipement servent au transport des passagers et du fret.
3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.
 4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.

Art. 11 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Art. 12 Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables et ne soient pas injustement discriminatoires. 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 aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées 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 contractante encourage les autorités compétentes 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.

Art. 13 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir une représentation adéquate sur le territoire de l'autre Partie contractante. Cette représentation peut inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour les activités commerciales, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises ont 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.

4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées auront le droit de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les fonds provenant des opérations courantes. La conversion et le transfert sont autorisés, sous réserve des règlements respectifs concernant les devises étrangères, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert.

Art. 15 Tarifs

1. Les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante peuvent exiger que les tarifs à appliquer au transport de passagers et/ou de marchandises sur les routes spécifiées à l'annexe du présent soient déposés pour approbation. Les tarifs prendront en compte le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que les intérêts des usagers.

2. S'il est exigé que les tarifs soient déposés pour approbation, les tarifs en question seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins vingt-et-un (21) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante ne répondent pas dans les quatorze (14) jours suivant le dépôt du tarif, celui-ci entre en vigueur.

Le délai de vingt-et-un (21) jours peut être réduit dans des cas spéciaux si les autorités aéronautiques en conviennent.

3. L'intervention des Parties contractantes se limitera à :

- a. faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
- c. protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante qui exigent le dépôt des tarifs n'approuvent pas les tarifs soumis, lesdites autorités aéronautiques contacteront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante afin de résoudre cette question par accord mutuel. Les négociations commenceront dans un délai de quinze (15) jours après la date de la notification de la non-approbation du tarif par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. À défaut d'entente, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'art. 19 du présent Accord. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'art. 19 du présent Accord.

Art. 16 Approbation des horaires

1. Chaque Partie contractante peut demander aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, qu'elles notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou soumettent à leur approbation les horaires envisagés au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Il en sera de même pour toute modification de cet horaire.

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

Art. 17 Statistiques

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

Art. 18 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques,

doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 19 Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement au présent Accord, les Parties contractantes devront tout d'abord s'efforcer de le régler par voie de négociations directes ou par voie diplomatique. En cas d'échec des négociations, les Parties contractantes peuvent soumettre pour avis le différend à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou à une tierce partie. Si le différend persiste, il sera porté à la demande de l'une ou de l'autre Partie contractante devant 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 Etat tiers. Si, dans un délai de deux (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. 20 Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable d'amender une quelconque disposition du présent Accord, cet amendement entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifiées l'accomplissement de leurs formalités internes requises.

2. Si un Accord multilatéral portant sur des points couverts par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes devait entrer en vigueur, les Parties contractantes s'engagent à procéder à des discussions afin de modifier les dispositions du présent Accord de manière à ce que les dispositions soient conformes aux dispositions de l'accord multilatéral.

Art. 21 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 prendra fin douze (12) mois suivant la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante à moins qu'elle ne soit retirée par accord mutuel avant le terme de ce délai.

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

Art. 22 Enregistrement

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

Art. 23 Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des procédures internes requises qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur.

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

Fait à Bridgetown en double exemplaire le 27 octobre 2009 en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Armin Ritz

Pour le
Gouvernement de la Barbade
Maxine McClean

Tableaux de routes**Tableau de routes I**

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Barbade	Points au-delà de la Barbade
Suisse	A convenir	Tous points	A convenir

Tableau de routes II

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Barbade	A convenir	Tous points	A convenir

Notes:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes spécifiées, peuvent, à la discrétion des entreprises désignées, être omis lors d'un ou de tous les vols.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés dans l'annexe du présent Accord, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.