

No. 57488*

—

**Switzerland
and
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

Agreement between the Swiss Confederation and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to scheduled air services (with annex). Zurich, 17 December 2018

Entry into force: *1 January 2021 by notification, in accordance with article 29(1)*

Authentic texts: *English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Switzerland, 30 September 2022*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

—

**Suisse
et
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

Accord entre la Confédération suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens réguliers (avec annexe). Zurich, 17 décembre 2018

Entrée en vigueur : *1^{er} janvier 2021 par notification, conformément au paragraphe 1 de l'article 29*

Textes authentiques : *anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Suisse, 30 septembre 2022*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT

BETWEEN

THE SWISS CONFEDERATION

AND

**THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND**

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Swiss Confederation ("Switzerland") and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("United Kingdom"), hereinafter, "the Contracting Parties";

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

1. For the purpose of this Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:
 - a. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
 - b. the term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation, and, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and, for the purpose of Article 18 (Prices) of this Agreement, the Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - c. the term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of this Agreement, for the operation of the agreed air services;
 - d. the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
 - e. the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
 - f. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - g. the term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

- h. the term "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and other conditions for the carriage of mail;
 - i. the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or by bodies permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
 - j. the term "intermodal transport" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire.
 2. The Annex forms an integral part of this Agreement. All references to this Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2 Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:

- a. the right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c. the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement.
3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 4 Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to compete in providing the agreed services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall restrict the right of each of the designated airlines to carry international traffic between the respective territories of the Contracting Parties or between the territory of one Contracting Party and the territories of third countries.
3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, the number of destinations, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

Article 5 Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the designated airlines of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 6 Designation and Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing between aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions without delay, provided:

- a. in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is established in the territory of the United Kingdom and is licenced in accordance with the applicable law of the United Kingdom; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the United Kingdom and/or EU Member States and/or Member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States; and
 - b. in the case of an airline designated by Switzerland:
 - (i) it is established in the territory of Switzerland and has a valid Operating Licence issued by Switzerland; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Switzerland, which is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and
 - (iii) it is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Switzerland and/or Member States of the EU and/or Member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States; and
 - c. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. When an airline has been so authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 7 Revocation and Suspension of Operating Authorisation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party:
 - a. where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is not established in the territory of the United Kingdom or is not licenced in accordance with the applicable law of the United Kingdom; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority responsible for issuing its Air Operator's Certificate is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the United Kingdom and/or EU Member States and/or Member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States; or
 - b. where, in the case of an airline designated by Switzerland:
 - (i) it is not established in the territory of Switzerland or does not have a valid Operating Licence issued by Switzerland; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Switzerland, or Switzerland is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Switzerland and/or Member States of the European Union and/or Member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States; or
 - c. in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

- d. if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - e. if it has been determined by a Contracting Party that there is a failure by the other Contracting Party or an airline to comply with any provision of Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; or
 - f. in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 4 of Article 10 (Aviation Safety) of this Agreement; or
 - g. in accordance with paragraph 8 of Article 10 (Aviation Safety) of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or the limiting of the operating authorisation or technical permissions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
 3. Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph 1 of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the revocation, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission.
 4. In exercising their rights under paragraph 1 of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.
 5. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 8 Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
3. If a Contracting Party requires the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.
4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
5. Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.
6. Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
7. If one Contracting Party has reasonable grounds to consider that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 9 Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, such assistance shall include the mutual acceptance of the deployment of inflight security officers on board their designated airlines.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 10 Aviation Safety

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.
3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 7 (Revocation and Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.
5. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

- b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

- 7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that designated airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- 9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 11 Exemption of Duties and Taxes

- 1. On arriving in the territory of the other Contracting Party, aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - b. spare parts (including engines) and normal on-board equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party used in international air services;
 - c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party engaged in international air services, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d. the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The on-board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 12 Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

Article 13 User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall not discriminate in price between airlines of either Contracting Party.
2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that:
 - a. consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities; and

- b. the competent charging authorities or bodies and airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article; and
 - c. the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 25 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:
- a. it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
 - b. following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 14 Airline Representation and Sales

An authorised airline may:

- a. in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- b. use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- c. establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

- d. engage in the sale and marketing of air services and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 15 Codeshare

Any authorised airline or airlines may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

- a. each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and
- b. all airlines involved in codeshare arrangements shall hold the appropriate route and traffic rights; and
- c. in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

Article 16 Leasing

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties. Except where the aeronautical authorities agree that exceptional circumstances apply, the use of leased aircraft shall not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.
2. In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph 1 of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

Article 17 Conversion and Transfer of Revenues

1. Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to a country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the commercial rate of exchange prevailing at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
2. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement governing the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

Article 18 Prices

1. Each Contracting Party shall allow prices for international air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition.
2. Prices for international air transportation between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Contracting Parties shall provide timely access to information on historical, existing, and proposed prices as reasonably requested by the Aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 19 Submission of Schedules

1. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged schedules by the designated airlines of the other Contracting Party no less than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights, which the designated airlines of one Contracting Party wish to operate on the agreed services outside the notified schedule, the designated airlines have to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

Article 20 Environmental Protection

1. The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
2. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.
3. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air services, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

Article 21 Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air services and in accordance to national legislation, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

Article 22 Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 23 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information, as may be reasonably required, relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 24 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 25 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 18 (Prices), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, the two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.

- b. If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defence shall be submitted sixty (60) days thereafter. Any reply to the statement of defence shall be submitted within thirty (30) days of the submission of the statement of defence. Any response to this reply shall be submitted within thirty (30) days thereafter. If either Contracting Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within forty-five (45) days after the last pleading is due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date that the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.
7. Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of subparagraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 26 Modifications

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Contracting Parties.
2. An amendment of this Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes, following the completion of all internal procedures of the Contracting Parties. Such an amendment may be provisionally applied, upon agreement of the Contracting Parties.
3. If either Contracting Party considers it desirable to amend an Annex, it may request consultations between the competent authorities of the Contracting Parties. When these authorities agree on an amendment to an Annex, their recommendations on the matter will come into effect when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, this Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 27 Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

2. This Agreement shall terminate at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.
4. Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting party of a decision to terminate provisional application of this Agreement. In that event, provisional application shall cease at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

Article 28 Registration

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

Article 29 Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other by the exchange of diplomatic notes the fulfilment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Contracting Parties agree to provisionally apply this Agreement from the date on which the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport, signed on 21 June 1999, ceases to apply to the United Kingdom. During the period of provisional application the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for Air Services between and beyond their respective territories, dated 5 April 1950 shall be suspended.
3. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for Air Services between and beyond their respective territories, dated 5 April 1950.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Zurich (Switzerland) on this 17th day of December 2018 in the English and French languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the
Swiss Confederation:

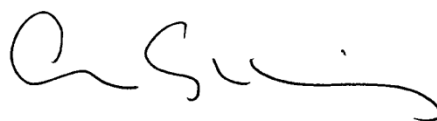


Doris Leuthard

Federal Councillor

Head of the Federal Department of the
Environment, Transport, Energy and
Communications

For the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland:



Rt Hon Chris Grayling MP

Secretary of State for Transport

ANNEX**ROUTE SCHEDULES****Route Schedule I**

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (UK):

Points of departure	Intermediate points	Point in Switzerland	Points beyond Switzerland
UK	Any points in EU/EFTA	Any points	Any points in EU/EFTA

Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of departure	Intermediate points	Point in UK	Points beyond UK
Switzerland	Any points in EU/EFTA	Any points	Any points in EU/EFTA

NOTES:

There shall be no restrictions on the number of passenger or all-cargo services which may be operated by the designated airline or airlines of each Contracting Party on the routes set out herein, using aircraft of any type.

The designated airline or airlines of both Contracting Parties may exercise unlimited third and fourth freedom traffic rights between the UK and Switzerland.

The designated airline or airlines of both Contracting Parties may exercise unlimited fifth and seventh freedom traffic rights on all intermediate and beyond points within the EU and EFTA.

The designated airlines of either Contracting Party have the right to co-terminalise their services in the territory of the other Contracting Party under the condition that no traffic rights (cabotage rights) are exercised between the points.

The designated airlines of either Contracting Party have the right to carry their own stop-over traffic in the territory of the other Contracting Party - under the condition that no traffic rights (cabotage rights) are exercised - as well as on international routes.

Each designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate and beyond points and the designated points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

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

[FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS]

A C C O R D

ENTRE

LA CONFÉDÉRATION SUISSE

ET

LE ROYAUME-UNI DE

GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

La Confédération suisse («Suisse») et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord («Royaume-Uni»), 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 des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

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

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

sont convenus de ce qui suit:

Article 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, à moins qu'il en soit convenu autrement, le terme:
 - a. «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;
 - b. «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux Transports, et pour l'application de l'art. 18 (Prix) du présent Accord, l'Autorité de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organe habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
 - c. «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie contractante a désignées et autorisées conformément à l'art. 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
 - d. «licence de transporteur aérien» signifie un document délivré à une entreprise de transport aérien qui affirme que l'entreprise en question possède les aptitudes professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation sûre des aéronefs pour les activités aériennes spécifiées dans le certificat;
 - e. «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;
 - f. «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - g. «territoire» d'un État a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;

- h. «prix» signifie les prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, notamment le prix et les conditions des agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier;
 - i. «redevances d'usage» signifie les redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou par les organes que cette autorité permet d'imposer aux entreprises de transport aérien, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations ou de services de navigation aérienne (y compris les installations pour le survol) ou de services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises;
 - j. «transport intermodal» signifie le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe à moins qu'il en ait été expressément convenu autrement.

Article 2 Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdits dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3 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 respectivement «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de 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. les droits spécifiés ci-après dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la partie adéquate du Tableau annexé au présent Accord.
3. 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 fera tout son possible pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant durant la période nécessaire les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Article 4 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 des Parties contractantes ne restreindra le droit de chaque entreprise désignée d'assurer des vols internationaux entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire d'une Partie contractante et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante permet à chaque compagnie aérienne désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre conformément aux services convenus sur les routes spécifiées. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, au nombre de destinations, à la fréquence ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, 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.

Article 5 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante relatives à l'entrée sur et à la sortie de son territoire 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 désignées de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante ou qu'ils le quittent, les passagers, équipages ou marchandises des entreprises désignées de l'autre Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation applicables sur ce territoire relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages ou marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale).
3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises de transport aérien par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnées au présent article.

Article 6 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus sur chacune des routes spécifiées et de retirer ou de modifier ces désignations. Cette désignation doit être transmise à l'autre Partie contractante par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes déposées par l'entreprise désignée, établies conformément à la forme et à la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et les permissions appropriées le plus rapidement possible, à condition que:
- a. dans le cas d'une entreprise désignée par le Royaume-Uni:
 - (i) elle soit établie sur le territoire du Royaume-Uni et ait obtenu une licence conformément à la législation applicable du Royaume-Uni, et
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation, et
 - (iii) elle soit détenue, directement ou par une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par le Royaume-Uni et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et
 - b. dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:
 - (i) elle soit établie sur le territoire de la Suisse et détienne une autorisation d'exploitation valide délivrée par la Suisse, et
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par la Suisse, qui est responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien, et
 - (iii) elle soit détenue, directement ou par une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par la Suisse et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et
 - c. l'entreprise de transport aérien soit à même de respecter les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante examinant la ou les demandes.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme aux dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou permis techniques d'une entreprise de transport aérien désigné par l'autre Partie contractante:
 - a. lorsque, dans le cas d'une entreprise désignée par le Royaume-Uni:
 - (i) elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume-Uni ou n'a pas obtenu une licence conformément à la législation applicable du Royaume-Uni, ou
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par l'État responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien ou que l'autorité aéronautique responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation, ou
 - (iii) elle n'est pas détenue, directement ou par une participation majoritaire, ou effectivement contrôlée par le Royaume-Uni et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou
 - b. lorsque, dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:
 - (i) elle n'est pas établie sur le territoire de la Suisse ou ne détient aucune autorisation d'exploitation valide délivrée par la Suisse, ou
 - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par la Suisse, qui est responsable de la délivrance de sa licence de transporteur aérien, ou

- (iii) elle n'est pas détenue, directement ou par une participation majoritaire, ou effectivement contrôlée par la Suisse et/ou des États membres de l'UE et/ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou
 - c. au cas où l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliquées par la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou
 - d. si l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, ou
 - e. si une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ou une entreprise de transport aérien manque à se conformer à toute disposition de l'art. 9 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, ou
 - f. au cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures nécessaires pour accroître la sécurité conformément à l'al. 4 de l'art. 10 (Sécurité) du présent Accord, ou
 - g. conformément à l'al. 8 de l'art. 10 (Sécurité) du présent Accord.
2. À moins que la révocation immédiate, la suspension ou la limitation des autorisations d'exploitation ou les permis techniques mentionnés à l'al. 1 ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.
 3. Chaque Partie contractante qui exerce les droits visés à l'al. 1 du présent article notifie par écrit à l'autre Partie contractante dès que possible les raisons de la révocation, de la suspension ou de la limitation de l'autorisation d'exploitation ou du permis technique.
 4. En exerçant leurs droits en vertu de l'al. 1 du présent article, les Parties contractantes n'opèrent aucune discrimination entre les entreprises de transport aérien fondée sur la nationalité.

5. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie contractante de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou permis techniques d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'art. 9 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

Article 8 Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront une possibilité équitable et égale d'assurer en concurrence les services convenus sur les routes spécifiées.
2. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante d'exigence du droit de premier refus, de rapport de partage du trafic, de frais pour non-objection, ou toute autre restriction relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui serait incompatible avec les fins du présent Accord.
3. Si une Partie contractante exige le dépôt de programmes de vol ou de plans d'exploitation par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, elle limitera au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.
4. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou ses entreprises désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises de transport aérien soit séparément, d'abuser d'un pouvoir de marché d'une manière qui a affaibli ou qui est susceptible ou a pour but d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.
5. Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son ou ses entreprises désignées d'une façon qui nuirait à la possibilité équitable et égale des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante d'assurer en concurrence les services aériens internationaux.
6. Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention ou un soutien publics à une entreprise désignée pour les services exploités au titre du présent Accord,

elle exige que ladite entreprise identifie la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.

7. Si une Partie contractante dispose de motifs raisonnables pour considérer que ses entreprises désignées font l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'une subvention ou un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien de celle-ci nuit déjà à la possibilité équitable et égale des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante d'assurer en concurrence les services aériens internationaux, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement. Ces consultations ont lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la requête, à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement.

Article 9 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 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

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. Sous réserve des lois et réglementations de chaque Partie contractante, cette assistance inclut l'acceptation sur une base de réciprocité du déploiement d'agents de sûreté à bord sur les vols de leurs entreprises désignées.
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 entreprises de transport aérien peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article 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 effectivement 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 avec bienveillance 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 des passagers, des équipages, des aéronefs, 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 consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations opérationnelles et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. Si une urgence l'exige, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Article 10 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus 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 contractante 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.
2. Chaque Partie contractante peut cependant ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.
3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.
4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes

minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 7 (Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte des entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a. des motifs sérieux 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. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat 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.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.
8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient 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 entreprise de transport aérien.
9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 11 Exonération des droits et taxes

1. À 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. 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 les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

- b. les pièces détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
 - c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante 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 contractante où elles ont été embarquées;
 - d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que le matériel et l'équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, à la condition que ce matériel et cet équipement servent au transport des passagers et des marchandises.
3. L'équipement de bord 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 de transport aérien 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 de transport aérien bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.

Article 12 Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne feront l'objet d'aucun examen, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, de contrôle des stupéfiants et de prévention des entrées illégales ou dans des circonstances spéciales.

Article 13 Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organes compétents de chaque Partie contractante en matière d'imputation aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante doivent être justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, les tarifs de telles redevances d'usage pratiqués à l'égard des entreprises de transport aérien de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne seront pas discriminatoires.
2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais non excéder, le coût intégral pour les autorités ou les organes compétents en matière d'imputation de la fourniture appropriée et non excessive 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. Les installations et services pour lesquels des redevances sont imposées doivent être fournis selon des principes d'efficacité et d'économie.
3. Chaque Partie contractante doit faire tous les efforts possibles pour assurer que :
 - a. des consultations aient lieu entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et
 - b. les autorités ou organes compétents en matière d'imputation et les entreprises de transport aérien échangent les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article, et

- c. les autorités ou organes compétents en matière d'imputation donnent 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. Aucune des Parties contractantes ne sera réputée, dans des procédures de règlement de différends en vertu de l'article 25 (Règlement des différends) du présent Accord, avoir enfreint une disposition du présent article, à moins:
- a. qu'elle n'omette de procéder à un examen ou de commander un examen indépendant de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable, ou
 - b. 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.

Article 14 Représentation des entreprises de transport aérien et vente

Une entreprise de transport aérien autorisée peut:

- a. conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de l'autre Partie contractante, faire entrer et maintenir sur le territoire de cette autre Partie contractante ses cadres de direction, ses agents techniques, opérationnels et autre personnel spécialisé que l'entreprise considère nécessaires pour assurer les services de transport aérien;
- b. faire appel aux services et au personnel d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien, ayant une activité sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- c. ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante, et
- d. vendre et commercialiser des services de transport aérien et des services auxiliaires sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par le biais d'agents ou de tout autre intermédiaire désigné par l'entreprise de transport aérien. Celle-ci a le droit de vendre lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces transports et services

auxiliaires en monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 15 Partage de code

Les entreprises de transport aérien autorisées peuvent, sous réserve de la législation et de la réglementation applicables régissant la concurrence, conclure des accords de partage de code avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien à condition:

- a. que chaque vol formant partie d'un service, auquel les arrangements s'appliquent, soit assuré par une entreprise de transport aérien habilitée à assurer ce vol, et
- b. que toutes les entreprises de transport aérien impliquées dans les accords de partage de code détiennent les droits de route et de trafic appropriés, et
- c. que pour ce qui est de chaque billet vendu, l'acheteur soit informé au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera les différents segments du service.

Article 16 Location

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées avec des aéronefs loués (avec ou sans équipage) auprès d'une société, y compris auprès d'autres entreprises de transport aérien, à condition d'être autorisées à utiliser les aéronefs sur cette base par l'autorité aéronautique des deux Parties contractantes. Sauf circonstances exceptionnelles admises par les autorités aéronautiques, il ne doit pas résulter de l'utilisation d'aéronefs loués qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.
2. Afin d'utiliser les aéronefs en location conformément à l'al. 1 du présent article, les entreprises désignées sont également tenues de satisfaire aux conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par les Parties contractantes.

Article 17 Conversion et transfert des recettes

1. Chaque entreprise désignée a le droit sur demande de convertir et de transférer dans un pays de son choix les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés sans délai, sans aucune restriction, aux taux de change applicables aux transactions courantes, qui étaient en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et elles ne sont soumises à aucun droit autre que celui normalement perçu par les banques pour effectuer ces opérations.
2. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition ou s'il existe un arrangement spécial réglant le transfert de fonds entre les deux parties contractantes, les dispositions de ces derniers l'emportent.

Article 18 Prix

1. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à fixer librement les prix de leurs services aériens internationaux sur la base du principe de concurrence loyale.
2. Le dépôt des prix du transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ne sera pas exigé. Nonobstant ce qui précède, les entreprises désignées par les Parties contractantes donnent immédiatement accès aux renseignements sur les prix passés, existants et proposés sur demande raisonnable des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 19 Soumission des programmes de vols

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les programmes de vols envisagés soient notifiés à ses autorités aéronautiques par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Il en sera de même pour toute modification de ces programmes de vols.
2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors du

programme de vols notifié, les entreprises désignées 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.

Article 20 Protection de l'environnement

1. Les Parties contractantes souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation.
2. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.
3. Rien dans le présent Accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des Parties contractantes de prendre toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale des services aériens, pour autant que ces mesures soient entièrement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

Article 21 Transport intermodal

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes sont habilitées à utiliser, dans le cadre des services aériens internationaux et conformément à la législation nationale, tout moyen de transport intermodal vers n'importe quel point des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers ou à partir de ces points. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'exploiter leur propre transport intermodal ou de le fournir par le biais d'arrangements, tels que partage de codes avec d'autres transporteurs. Lesdits services peuvent être proposés comme services au long cours, ou à un prix unique pour les transports aériens intermodaux combinés, à condition que les passagers et les expéditeurs disposent de renseignements sur les fournisseurs des transports en question.

Article 22 Services d'escale

Sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante, chaque entreprise désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'escale en totalité ou en partie. En l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'escale, chaque entreprise désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services d'escale assurés par un ou plusieurs prestataires.

Article 23 Statistiques

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

Article 24 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.

Article 25 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. 18 (Prix), qui n'est pas résolu au cours d'une première série de consultations formelles pourra, si les Parties contractantes en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme pour décision. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera soumis à un arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties contractantes, en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est confié à un tribunal de trois arbitres constitué comme suit:
 - a. dans les trente (30) jours de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans les soixante (60) jours après que ces deux arbitres ont été nommés, les deux arbitres désignent par accord un troisième arbitre, qui préside le tribunal;
 - b. si une Partie contractante manque à nommer un arbitre, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à la let. a, une Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans les trente (30) jours. Si le Président du Conseil a la nationalité d'une des Parties contractantes, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à la nomination.
3. Sauf convention contraire, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence suivant le présent Accord et établit sa propre procédure. Une fois formé, le tribunal peut recommander des mesures conservatoires provisoires en attendant sa décision finale. Sur directive du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre aura lieu au plus tard quinze (15) jours après la constitution complète du tribunal.
4. Sauf convention contraire ou sauf directive contraire du tribunal, le demandeur soumet un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la date de la constitution complète du tribunal, et la réponse du défendeur est due soixante (60) jours après que le demandeur a soumis son mémoire. Toute réponse au mémoire en défense est soumise dans les trente (30) jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse du défendeur à cette réponse est soumise dans les trente (30) jours qui suivent. Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des Parties contractantes ou s'il estime que cela est approprié, dans un délai de quarante-cinq (45) suivant l'expiration du délai de remise de la dernière plaidoirie.
5. Le tribunal arbitral s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de l'audience ou, s'il n'y a pas d'audience, après la date à laquelle la dernière plaidoirie est remise. La décision du tribunal se prend à la majorité.

6. Les Parties contractantes peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et les éclaircissements donnés sont publiés dans les quinze (15) jours suivant une telle demande.
7. Chaque Partie contractante, dans la mesure compatible avec sa législation nationale, donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.
8. Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres, sont également répartis entre les Parties contractantes. Les dépenses engagées par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre de la procédure prévue à l'al. 2, let. b du présent article sont considérées comme faisant partie des frais du tribunal arbitral.

Article 26 Modifications

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

Article 27 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. Le présent Accord prend fin au terme de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.
3. À 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.
4. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, la décision de mettre fin à l'application provisoire du présent Accord. Dans cette éventualité, l'application provisoire prend fin au terme de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 28 Enregistrement

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

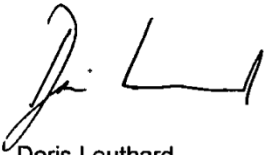
Article 29 Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront mutuellement notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités légales relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur des accords internationaux.
2. Nonobstant l'al. 1, les Parties contractantes conviennent que le présent Accord s'applique provisoirement à partir de la date à laquelle l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, conclu le 21 juin 1999, cessera de s'appliquer au Royaume-Uni. Durant cette période d'application provisoire, l'Accord entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens, conclu le 5 avril 1950 sera suspendu.
3. À son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace l'Accord entre la Suisse et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens, conclu le 5 avril 1950.

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

FAIT à Zurich (Suisse) en double exemplaire le 17 décembre 2018 en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de mise en œuvre, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour la
Confédération suisse:

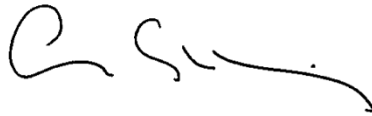


Doris Leuthard

Conseillère fédérale

Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication

Pour le Royaume-Uni de Grande-
Bretagne et d'Irlande du Nord:



Rt Hon Chris Grayling

Secrétaire d'État aux Transports

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau de routes I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (R.-U.) peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Point en Suisse	Points au-delà de la Suisse
R.-U.	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE	Des points quelconques	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE

Tableau de routes II

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

Points de départ	Points intermédiaires	Point au R.-U.	Points au-delà du R.-U
Suisse	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE	Des points quelconques	Des points quelconques dans l'UE ou l'AELE

NOTES:

Il n'y aura aucune restriction concernant le nombre de services passagers ou tout-cargo qui pourront être assurés par la ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les routes établies dans le présent Accord, quel que soit le type d'aéronef utilisé.

La ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer sans limitation des droits de trafic de 3^e et 4^e libertés entre le R.-U. et la Suisse.

La ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer sans limitation les droits de trafic de 5^e et 7^e libertés sur tous les points intermédiaires et au-delà à l'intérieur de l'UE et de l'AELE.

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de faire terminer leurs services dans le territoire de l'autre Partie contractante (co-terminalisation), à condition qu'aucun droit de trafic (cabotage) ne soit exercé entre les points.

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de transporter leur propre trafic avec arrêt intermédiaire dans le territoire de l'autre Partie contractante – à condition qu'aucun droit de trafic (cabotage) ne soit exercé – de même que sur les routes internationales.

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son 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 ordre, des points antérieurs, des points intermédiaires, des points ultérieurs et des points désignés sur le territoire des Parties contractantes;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes, et

6. desservir des points antérieurs à tout point de son 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;

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 le service desserve un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.