

## **Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Royaume d'Arabie Saoudite relatif aux services aériens réguliers**

Conclu le 4 juillet 2009

Entré en vigueur par échange de notes le 5 février 2015

(Etat le 5 février 2015)

---

### *Préambule*

*Le Conseil fédéral suisse*

et

*le Royaume d'Arabie Saoudite*

(ci-après dénommés «les Parties contractantes»)

étant tous deux parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup> ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

désireux de conclure un accord relatif aux services aériens entre le Conseil fédéral suisse et le Royaume d'Arabie Saoudite, ci-après dénommé «Accord», dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

*sont convenus des dispositions qui suivent:*

### **Art. 1** Définitions

Aux fins du présent Accord, et sauf interprétation contraire dictée par le contexte:

1. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient devenus effectifs pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles;
2. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne le Royaume d'Arabie Saoudite, l'Autorité générale de l'aviation civile, ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions qui sont actuellement exercées par lesdites autorités aéronautiques;

RO 2015 699

<sup>1</sup> Texte original allemand.

<sup>2</sup> RS 0.748.0

3. l'expression «entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'art. 3 du présent Accord;
4. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les prix et conditions pour les agences et d'autres services auxiliaires, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport du courrier;
5. l'expression «territoire» d'un Etat signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de cet Etat conformément à la définition de l'art. 2 de la Convention;
6. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
7. l'expression «Accord» signifie le présent Accord, ses annexes et leurs amendements éventuels;
8. l'expression «tableaux» signifie les tableaux de routes pour l'exploitation de services de transport aérien, annexés au présent Accord, ainsi que tout amendement ultérieur convenu conformément aux dispositions de l'art. 19 du présent Accord;
9. l'expression «capacité» appliquée à «un aéronef», signifie la charge marchande disponible de cet aéronef sur une route ou partie de route;
10. l'expression «pièces de rechange» signifie des articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés à un aéronef, y compris les moteurs;
11. l'expression «équipement ordinaire» signifie les articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et à l'exclusion des provisions de bord et des pièces de rechange qui peuvent être enlevées;
12. l'expression «redevances d'aéroport et d'installations» signifie les redevances imposées aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers, d'installations aéroportuaires ou de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes.

## **Art. 2** Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées aux tableaux annexés au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Une entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes jouit dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée des droits suivants:
  - a. survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
  - b. faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales; et
  - c. faire des escales sur ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans les tableaux annexés au présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier en trafic international.
3. Aucune Partie contractante ne restreint le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire de l'une des Parties contractantes et les territoires de pays tiers.
4. Aucune disposition des par. 1 et 2 du présent article ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.
5. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### **Art. 3** Désignation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. A la réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis appropriés avec le minimum de délai de procédure, à condition que:
  - a. l'entreprise ait son principal établissement sur le territoire de la Partie contractante de laquelle elle a reçu un permis d'exploitation valide; et
  - b. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit détenu par la Partie contractante désignatrice; et
  - c. l'entreprise de transport aérien détienne un Air Operators Certificate (AOC) en cours de validité délivré par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appli-

qués à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Dès qu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée, elle peut commencer les services convenus à tout moment à condition qu'un tarif établi conformément à l'art. 17 du présent Accord soit en vigueur.

**Art. 4** Refus de délivrance, révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

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

- a. l'entreprise n'a pas son principal établissement sur le territoire de la Partie contractante de laquelle elle a reçu un permis d'exploitation valide; ou si
- b. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas détenu par la Partie contractante désignatrice; ou si
- c. l'entreprise de transport aérien ne détient pas d'Air Operators Certificate (AOC) en cours de validité délivré par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise; ou si
- d. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits; ou si
- e. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au par. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et/ou règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

3. Si l'une des Parties contractantes agissait conformément aux dispositions du présent article, ce devrait être sans préjudice des droits que l'art. 21 accorde à l'autre Partie contractante.

**Art. 5** Redevances d'aéroport et d'installations

1. Chaque Partie contractante désigne un ou plusieurs aéroports sur son territoire à disposition de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante sur les routes spécifiées et met à la disposition de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante les installations de communication, les installations de navigation aérienne, les installations météorologiques et les autres services nécessaires pour l'exploitation des services convenus.

2. Aucune des deux Parties contractantes n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres

entreprises désignées exploitant des services internationaux similaires et utilisant des aéronefs ainsi que des installations et services connexes similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux par. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

#### **Art. 6** Exemption des droits de douane et autres

1. Les aéronefs des entreprises désignées d'une Partie contractante utilisés en service international, ainsi que les réserves de carburant, les lubrifiants, les fournitures à usage technique consommables, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les provisions se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou redevances à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou consommés au-dessus dudit territoire.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant au service rendu:

- 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 sortant du territoire et employés en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante;
- c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs sortant du territoire employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils sont embarqués.

3. Les matériaux dont il est question au par. 2 peuvent être placés sous surveillance et contrôle des autorités douanières jusqu'au moment où ils seront réexportés ou écoulés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Tant qu'ils sont en transit direct à

travers le territoire d'une Partie contractante, les marchandises et les bagages sont exemptés de tous droits de douane et de toute taxe.

5. Sont également exonérés de tous droits de douane et taxes sur une base de réciprocité les documents officiels portant l'emblème de l'entreprise de transport aérien comme les étiquettes à bagages, les billets, les lettres de transport aérien, les cartes d'embarquement et les horaires importés dans le territoire d'une Partie contractante et destinés à l'usage exclusif de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

#### **Art. 7** Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées auront une possibilité équitable et égale d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services fournis par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus fournis par les entreprises désignées par les Parties contractantes auront comme objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévisibles pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien et le territoire de l'autre Partie contractante. L'offre pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier tant embarqués que débarqués à des points sur les routes spécifiées dans le territoire de pays autres que ceux qui désignent les entreprises de transport aérien sera convenue entre les deux Parties contractantes, étant entendu que la capacité est en rapport:

- a. aux besoins du trafic vers et du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;
- b. aux besoins du trafic de la région que traversent les services convenus après avoir tenu compte des autres services aériens exploités par les entreprises de transport aérien des autres Etats situés dans cette région;
- c. aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier.

4. Pour assurer un traitement juste et équitable des entreprises désignées, la fréquence des services et leur capacité, ainsi que les horaires de vol seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Il en sera de même en cas de modification des services convenus.

5. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes devraient, si nécessaire, s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant les horaires de vol, la capacité de transport et la fréquence des vols.

#### **Art. 8** Approbation des horaires

Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes soumettront leurs horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins soixante (60) jours avant la mise en exploitation de tout service convenu. Ces

horaires indiqueront le type de service, les appareils utilisés, l'horaire des vols et toutes informations pertinentes. Il en sera de même pour tout changement ultérieur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

#### **Art. 9** Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre des Parties contractantes fourniront, sur demande, à celles de l'autre Partie contractante les renseignements et statistiques se rapportant au trafic réalisés sur les services convenus par leurs entreprises désignées à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, qui peuvent être normalement préparés et soumis par les entreprises de transport aérien désignées à leurs autorités aéronautiques. Ces données comprendront des détails sur le volume, la distribution, l'origine et la destination du trafic. Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

#### **Art. 10** Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante ainsi que lors du départ du territoire de cette dernière.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, bagages, marchandises ou du courrier – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, de même que la douane, les devises, la santé et la quarantaine – s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux bagages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.
3. Chaque Partie contractante fournira sur demande à l'autre Partie contractante des copies des lois et règlements applicables mentionnés dans le présent article.
4. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Art. 11** Transfert de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de transfert flexible, conformément aux exigences de la réglementation sur les changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes du fait du transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises ont été réalisées. Il n'est pas perçu de redevances autres que les frais bancaires normaux sur ces transferts.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert des revenus réalisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit d'imposer à son tour des restrictions aux entreprises désignées de la première Partie contractante. Les Parties contractantes feront tout ce qui est en leur pouvoir pour faciliter le transfert de ces revenus.

3. Sous réserve des lois et règlements applicables sur le territoire, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante est tenu d'acquitter les impôts sur tout revenu réalisé sur le territoire de l'autre Partie contractante en proportion des gains ou profits qu'elle tire de l'exploitation des services convenus. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition, les dispositions de cette entente l'emportent.

## **Art. 12** Sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées si ces certificats ont été délivrés et validés en conformité avec les normes minimales établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs par les entreprises désignées. 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 et exigences de sécurité dans ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention, l'autre Partie contractante sera avisée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent.

4. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier la licence d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante si cette dernière n'adopte pas lesdites mesures correctives dans un délai approprié.

5. Conformément à l'art. 16 de la Convention, tout aéronef exploité ou tout aéronef qui n'est pas la propriété des entreprises désignées de l'une ou de l'autre des Parties contractantes conformément aux dispositions du présent Accord en matière de désignation et qui est utilisé pour exploiter, conformément aux dispositions du présent Accord, des services aériens en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante par le biais d'accords de location avec un autre transporteur aérien appartenant à l'Etat de l'une ou de l'autre Partie contractante ou à un Etat tiers, peut faire l'objet d'une visite par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, l'objet de cette visite est de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef,



les licences de son équipage et que l'équipement de l'aéronef et son état sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

6. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de l'autre Partie contractante.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les par. 4 et 6 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

### **Art. 13** Représentation commerciale des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante sont autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante du personnel de gestion, technique et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé nécessaire pour fournir les présents services aériens.

2. Les activités d'assistance en escale de l'une ou de l'autre des entreprises désignées seront assurées en conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante et sur la base de la réciprocité.

3. Chaque Partie contractante accordera aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire d'agents, des titres de transport aérien sur son territoire.

### **Art. 14** Sûreté de l'aviation

1. 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<sup>3</sup>, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs<sup>4</sup>, 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<sup>5</sup>, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale<sup>6</sup>, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation auxquels les Parties contractantes adhéreront.

<sup>3</sup> RS 0.748.710.1

<sup>4</sup> RS 0.748.710.2

<sup>5</sup> RS 0.748.710.3

<sup>6</sup> RS 0.748.710.31

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au par. 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'arrivée, le départ ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, 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 de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être obtenu dans le délai imparti, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer ou limiter les autorisations d'exploitation et les autorisations techniques des entreprises de cette Partie contractante, ou pour leur imposer des conditions.

#### **Art. 15**      Sécurité des documents de voyage

1. Chaque Partie contractante convient d'adopter des mesures pour garantir la sûreté de ses passeports et autres documents de voyage.

2. A cet égard, chaque Partie contractante convient d'établir des contrôles sur la création légitime, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et des documents d'identité délivrés par elle ou en son nom.

3. Chaque Partie contractante convient aussi d'établir ou d'améliorer des procédures pour que les documents de voyage et les documents d'identité qu'elle délivre soient d'une qualité telle qu'ils ne puissent pas être facilement utilisés de façon abusive ni être facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale.
4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie contractante délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément aux documents pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
5. Les Parties contractantes conviennent en outre d'échanger des renseignements pratiques sur les documents de voyage faux ou contrefaits et de coopérer entre elles pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment la falsification et la contrefaçon de documents, l'utilisation de documents falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents valides par des imposteurs, l'usage indu de documents authentiques par leurs titulaires légitimes afin de faciliter la commission d'un délit et l'utilisation de documents expirés, annulés ou obtenus frauduleusement.

**Art. 16** Passagers non admissibles ou sans documents et déportés

1. Chaque Partie contractante convient d'établir des contrôles frontaliers efficaces.
2. A cet égard, chaque Partie contractante convient d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention relatives aux passagers non admissibles ou sans documents et aux déportés, afin de renforcer la coopération dans la lutte contre la migration illégale.
3. Dans le cadre des objectifs ci-dessus, chaque Partie contractante convient de délivrer ou d'accepter, selon le cas, la lettre relative à des «documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs» dont l'énoncé figure à l'al. b) de l'Appendice 9 de l'Annexe 9, lorsqu'elle agit en vertu des paragraphes pertinents du Chapitre 3 de l'Annexe concernant la saisie des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux.

**Art. 17** Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les compagnies aériennes désignées des Parties contractantes sur les services convenus visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien assurant des services réguliers sur tout ou partie des mêmes routes.
2. Les tarifs visés au par. 1 du présent article seront, si possible, déterminés en fonction de l'importance de l'offre et de la demande sur le marché.
3. Les tarifs appliqués seront déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes aux fins de l'archivage et pour permettre de réagir de manière appropriée à tout comportement concurrentiel déloyal sur le marché.
4. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
  - b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
  - c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui gouvernemental directs ou indirects.
5. Tout différend qui pourrait survenir entre les entreprises désignées de l'une ou de l'autre des Parties contractantes en raison de pratiques concurrentielles déloyales sur le marché liées à l'introduction des tarifs devrait être réglé conformément aux dispositions de l'art. 22 du présent Accord.

#### **Art. 18** Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 12 (Sécurité) et 14 (Sûreté de l'aviation).
2. Sous réserve du par. 1 ci-dessus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres compagnies aériennes, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une compagnie qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

#### **Art. 19** Consultation et amendement

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les deux des Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de ses annexes. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Les amendements se rapportant uniquement aux dispositions du présent Accord seront convenus entre les Parties contractantes. Tout amendement du présent Accord ainsi convenu entre les Parties contractantes prendra effet lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques résultant de l'accomplissement des formalités, constitutionnelles ou autres, requises.
3. Les amendements se rapportant uniquement aux dispositions des tableaux de routes annexés au présent Accord peuvent être convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces amendements prendront effet aussitôt qu'ils auront été approuvés par les deux autorités aéronautiques.

#### **Art. 20** Conformité avec les conventions ou accords multilatéraux

Le présent Accord et ses annexes seront amendés pour être conformes à toute convention ou accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les Parties contractantes.

**Art. 21** Dénouciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. Dans ce cas, l'Accord prend fin au terme d'un délai de douze (12) mois suivant la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'OACI.

**Art. 22** Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord et de ses annexes, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour avis consultatif à une personne ou à un organisme.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver un accord conformément aux par. 1 et 2 ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en conformité avec ses lois et règlements pertinents, porter le différend devant un tribunal arbitral composé de trois arbitres, à savoir de deux arbitres nommés par les Parties contractantes et d'un tiers arbitre. Si le différend est porté devant un tribunal arbitral, chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'un avis selon lequel le différend est porté devant un tribunal arbitral, et le tiers arbitre sera désigné par les deux arbitres ainsi désignés dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle le deuxième arbitre aura été désigné. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai spécifié, ou que les arbitres désignés ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le choix d'un tiers arbitre dans le délai prévu, chacune des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile de désigner l'arbitre manquant ou le cas échéant le tiers arbitre. Le tiers arbitre doit toutefois être un ressortissant d'un Etat disposant de relations diplomatiques avec les deux Parties contractantes au moment de la désignation.
4. En cas de nomination du tiers arbitre par le président du Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile, si le président du Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile est empêché d'exercer ladite fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le vice-président et si ce dernier est également empêché d'exercer ladite fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le doyen du Conseil qui n'est pas un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.

5. Sous réserve d'autres dispositions dont les Parties contractantes sont convenues, le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et son siège.
6. Les décisions du tribunal arbitral sont contraignantes pour les deux Parties contractantes.
7. Les frais du tribunal, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres, sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes. Y sont incluses toutes les dépenses occasionnées par le Conseil en relation avec la procédure de désignation du tiers arbitre et/ou de l'arbitre manquant décrite au par. 3 du présent article.

**Art. 23** Enregistrement auprès de l'OACI

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

**Art. 24** Dispositions finales

1. Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement des mesures nécessaires conformément à leurs lois et règlements pour l'entrée en vigueur du présent Accord.
2. A son entrée en vigueur, le présent Accord se substitue à l'Accord du 9 juin 1965 relatif aux services aériens entre la Suisse et l'Arabie Saoudite<sup>7</sup>.
3. Les tableaux de routes annexés font partie intégrante du présent Accord.

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

Fait à Djeddah le 4 juillet 2009 G, correspondant au 11 Rajab 1430 H, en triple exemplaire original, en langues allemande, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de différend dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaudra.

Pour  
le Conseil fédéral suisse:

Maurice Darier

Pour  
le Royaume d'Arabie Saoudite:

Abdullah M.N. Rehami

<sup>7</sup> [RO 1967 1669, 1986 2285]

## Tableaux de routes

### Section I:

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

Points d'origine	Points intermédiaires	Points dans le Royaume d'Arabie Saoudite	Points au-delà
Points en Suisse	Des points quelconques*	Des points quelconques	Des points quelconques*

### Section II:

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Royaume d'Arabie Saoudite peuvent exploiter des services aériens:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points dans le Royaume d'Arabie Saoudite	Des points quelconques*	Des points quelconques	Des points quelconques*

\* Pour les sections I et II:

L'exercice de la cinquième liberté de l'air à destination de points intermédiaires et de points au-delà doit faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent exercer leurs propres droits de faire des arrêts intermédiaires (stop-over) à n'importe quel point de l'autre Partie contractante.

Notes:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes spécifiées pourra, au gré des entreprises désignées être omis sur un vol ou sur tous les vols, à condition que le point de départ ou le point d'arrivée de tous les services soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.
2. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes sont autorisées à relier et à faire terminer n'importe lesquels de leurs services convenus vers des points quelconques dans le territoire de l'autre Partie contractante (co-terminalization), confor-

<sup>8</sup> Nouvelle teneur selon la mod. du 18 nov. 2014, en vigueur depuis le 18 nov. 2014 (RO 2015 3627).

---

mément aux règles et réglementations de cette autre Partie contractante et à condition qu'aucun droit de trafic (cabotage) ne soit exercé entre ces points.