

## **Accord entre la Confédération suisse et la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens réguliers**

Conclu le 24 février 2017

Entré en vigueur par échange de notes le 8 octobre 2018

(Etat le 8 octobre 2018)

---

*La Confédération suisse*

*et*

*la République de Côte d'Ivoire,*

ci-après dénommés «les Parties contractantes»;

désireuses de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre des entreprises de transport aérien sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations étatiques;

désireuses de faciliter le développement du transport aérien international;

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

désireuses de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et services compétitifs sur des marchés ouverts;

désireuses de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile; et

en tant que Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>1</sup>, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

*ont convenu ce qui suit:*

### **Art. 1** Définitions

1. Pour l'application du présent Accord, sauf dispositions contraires:

RO 2018 3777

<sup>1</sup> RS 0.748.0

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient applicables pour les Parties contractantes;
  - b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Confédération suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
  - c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
  - d. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparé ou en combinaison;
  - e. les expressions «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
  - f. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
  - g. l'expression «tarif» signifie les prix pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport du courrier.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante du celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

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

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouiront, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
  - a. du droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
  - b. du droit d'effectuer sur ledit territoire des escales à des fins non commerciales;

- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante;
  - d. d'autres droits spécifiés dans le présent Accord.
3. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
4. Si par suite d'un conflit armé, de troubles, de crises politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur leurs routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### **Art. 3** Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables de se concurrencer en fournissant les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune Partie contractante ne restreint le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire de l'une des Parties contractantes et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elles souhaitent offrir sur la base des considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune Partie contractante ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence, le nombre de destinations ou la régularité des services, ou le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'art. 15 de la Convention.

### **Art. 4** Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs 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. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois et règlements régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris ceux régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par les passagers, membres d'équipage ou le fret des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou par quiconque agissant en leur nom.
3. Aucune Partie contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Art. 5** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.
2. Sous réserve des dispositions des par. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont en mesure de répondre aux conditions prévues par les lois et règlements normalement appliqués en matière de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au par. 2 du présent article ou d'imposer des conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises désignées ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité, délivrée par ladite Partie contractante.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au par. 2 du présent article, les entreprises désignées pourront à tout moment exploiter les services convenus.

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

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:
  - a. ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que ces entreprises ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie contractante qui les a désignées et qu'elles sont titulaires d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité, délivrée par ladite Partie contractante, ou

- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou
  - c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante, à moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

#### **Art. 7** Sûreté de l'aviation civile

1. Conformément aux droits et aux obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et des obligations que leur confère le 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>2</sup>, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs<sup>3</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>4</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>5</sup>, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection<sup>6</sup>, conclue à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, et toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites 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 de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément 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 le siège principal de leur exploitation 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.

<sup>2</sup> RS 0.748.710.1

<sup>3</sup> RS 0.748.710.2

<sup>4</sup> RS 0.748.710.3

<sup>5</sup> RS 0.748.710.31

<sup>6</sup> RS 0.748.710.4

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions du par. 3 de cet article relatives à la sûreté de l'aviation et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, 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 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 favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si l'une des Parties contractantes a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les autorisations techniques des entreprises de cette Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

## **Art. 8** Sécurité technique de l'aviation civile

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences pour de tels certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour des vols au-dessus de son propre territoire, des certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans les domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles 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 appropriées. 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. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par les entreprises désignées d'une des Parties contractantes, ou dans le cadre d'un contrat de location, en leurs noms, en provenance ou à destination du territoire d'une 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 en vigueur conformément à 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 du par. 5 ci-dessus est refusé par un représentant des entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le par. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

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 ou 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.

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

**Art. 9** Exonération des droits de douane et autres taxes similaires

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante pour assurer des services aériens internationaux, de même 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, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exemptés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison des prestations fournies:

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les équipements normaux de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c. les carburants, 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 appartenant aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante, dans lequel ils 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 tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.



4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux par. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

**Art. 10** Transit direct

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

**Art. 11** Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforcera de veiller à ce que les redevances d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents percevant les redevances sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes percevant les redevances et les entreprises désignées à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux par. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes percevant les redevances à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

**Art. 12** Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

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

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises auront le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles d'autres pays.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération comme espace bloqué, partage de code ou autres arrangements commerciaux avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou des entreprises d'un Etat tiers à condition que ces entreprises disposent de l'autorisation d'exploitation appropriée. Si l'autorité aéronautique nationale en fait la demande, de tels arrangements lui seront communiqués à titre d'information.

#### **Art. 13** Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs pris en location qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité technique de l'aviation civile).

2. Sous réserve du par. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) pris en location auprès de n'importe quelle autre entreprise aérienne à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

#### **Art. 14** Conversion et transfert des recettes

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

#### **Art. 15** Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec cet Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limitera:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. à la protection des 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 la protection des entreprises contre des tarifs qui sont artificiellement bas grâce à des subsides ou aides gouvernementaux directs ou indirects.

3. Les Parties contractantes ne prendront aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé d'être appliqué ou appliqué par les entreprises désignées de chaque Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux dispositions énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de négociations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les trente (30) jours suivant la soumission. De telles négociations auront lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif initial sera appliqué ou il restera en vigueur.

#### **Art. 16**            Approbation des horaires

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

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

#### **Art. 17**            Statistiques

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

#### **Art. 18**            Consultations

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer 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 soient convenues autrement. A cet effet, chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments respectifs pour l'évidence de sa position afin de faciliter des solutions bien fondées, rationnelles et économiques.

#### **Art. 19**            Règlement des différends

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

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

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

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

#### **Art. 20** Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

#### **Art. 21** 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 fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant la fin de cette période.

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

#### **Art. 22** Enregistrement

Le présent Accord et tous ses amendements seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par les Parties contractantes.

**Art. 23** Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

A la date de son entrée en vigueur, le présent Accord abroge et remplace l'Accord entre la Confédération Suisse et la République de Côte d'Ivoire relatif aux transports aériens<sup>7</sup>, signé à Berne le 17 novembre 1962.

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

Fait à Abidjan le 24 février 2017 en deux originaux en langue française.

Pour la  
Confédération suisse:

Thomas Litscher

Pour la  
République de Côte d'Ivoire:

Amadou Kone

<sup>7</sup> [RO 1963 1127, 1969 507]

## Tableau de routes

### Section 1

#### I. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Confédération suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Côte d'Ivoire	Points au-delà de la Côte d'Ivoire
Points en Suisse	Tous points*	Tous points	Tous points en Afrique*

#### II. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République de Côte d'Ivoire peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Côte d'Ivoire	Tous points*	Tous points	Tous points en Europe*

\* L'exercice des droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté vers/de tous points intermédiaires et vers/de tous points au-delà est sujet à consultation entre les autorités aéronautiques.

Aucune consultation entre autorités aéronautiques n'est nécessaire pour l'exercice des droits de trafic en 5<sup>e</sup> liberté dans les cas suivants:

- pour les entreprises désignées par la Confédération suisse:  
de Suisse via un point en Péninsule Ibérique et ou en Afrique du Nord et ou en Libye ou à Malte vers Abidjan et au-delà à Monrovia (Robertsfield) et vice versa;
- pour les entreprises désignées par la République de Côte d'Ivoire:  
de Côte d'Ivoire via un point au Libéria ou au Ghana et ou en Afrique du Nord vers un point en Suisse et au-delà à Paris et vice versa.

## Section 2

### *Souplesse opérationnelle*

Chaque entreprise désignée des Parties contractantes peut sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance:

1. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
2. combiner des numéros de vols différents sur une même opération de l'aéronef;
3. desservir les points intermédiaires et des points au-delà sur les routes dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
4. desservir les points situés sur le territoire des Parties contractantes sur les routes dans toute combinaison et n'importe quel ordre (co-terminalisation) sans droits de trafic;
5. omettre des escales en un ou en plusieurs points;
6. transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point sur les routes.

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que la ligne desserve un point dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

