



Traduction

Accord entre la Confédération suisse et les Émirats arabes unis relatif aux services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà

Conclu le 7 décembre 2017
Appliqué provisoirement dès le 7 décembre 2017

La Confédération suisse

et

les Émirats arabes unis

(ci-après dénommées «les Parties contractantes»);

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale¹, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

Pour l'application du présent Accord, les expressions ci-après ont la signification suivante, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

1. l'expression «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 des dites 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;
2. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Confédération suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile ou toute personne ou organe autorisé à exercer une fonction quelconque qui est actuellement attribuée auxdites autorités et, en ce qui concerne les Émirats arabes unis, l'Autorité générale de l'aviation civile ou toute personne ou organe autorisé à exercer une fonction quelconque qui est actuellement attribuable à l'Autorité générale de l'aviation civile ou toute personne ou organe autorisé

RS 0.748.127.193.251

¹ RS 0.748.0

- à exercer une fonction quelconque qui est actuellement attribuée aux dites autorités dans le cadre du présent Accord;
3. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'art. 3 du présent Accord;
 4. l'expression «territoire», se rapportant à un État, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
 5. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur assigne respectivement l'art. 96 de la Convention;
 6. l'expression «Annexe» signifie les Annexes du présent Accord qui sont réputées faire partie de celui-ci et toute référence à l'Accord concernant également les Annexes, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément;
 7. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et du fret, 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.

Art. 2 Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés ci-dessous pour les services aériens internationaux réguliers:

- a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b. le droit d'atterrir sur son territoire pour effectuer des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la section appropriée du/des tableaux figurant à l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

Pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, la ou les entreprises désignées auront, à part les droits accordés à l'al. 1 du présent article, le droit de faire des escales commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route aux tableaux de routes du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages et du fret, y compris le courrier

3. Aucune disposition de l'al. 2 du présent article n'est interprétée comme conférant à la ou aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit de prendre à bord contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, la ou 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

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Sous réserve des dispositions des al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai à la ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Chaque Partie contractante pourra exiger que la ou 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 et raisonnablement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que ladite ou lesdites entreprises de transport aérien ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie contractante désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par cette dernière Partie contractante.

5. Lorsque la ou les entreprises seront désignées et autorisées, elles pourront à tout moment exploiter les services convenus.

Art. 4 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires pour l'exercice de ces droits dans chacun des cas suivants:

- a. dans chaque cas où elle n'a pas la preuve que la ou lesdites entreprises de transport aérien ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie contractante désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante;
- b. au cas où la ou les entreprises n'ont pas observé les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits;

- c. au cas où la ou les entreprises n'observent pas de toute autre manière les conditions prescrites par le présent Accord.
2. À moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées à l'al. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, de tels droits ne peuvent être exercés qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Art. 5 Sécurité technique

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 aériens internationaux convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences requises pour obtenir ces documents correspondent au moins aux exigences minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.
2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante 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 des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la réception de cette demande.
4. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés à l'al. 3 du présent article qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'autre Partie contractante prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent dans un délai convenu.
5. Conformément à l'art. 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une entreprise d'une Partie contractante ou en son nom, 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 par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. 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.
6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties con-

tractantes 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.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante en conformité avec l'al. 4 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 6 Exonération des droits et autres taxes

1. Les aéronefs exploités en services aériens internationaux par la ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante, ainsi que l'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures en carburant et huiles lubrifiantes et les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) à bord de cet aéronef seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires et droits à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante à condition que ces équipements et réserves demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou à leur consommation à bord des aéronefs sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

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

- a. les provisions de bord prises 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 aérien international par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces de rechange importées sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- c. les carburants et lubrifiants délivrés aux aéronefs employés en service aérien international par la ou les entreprises désignées d'une Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;
- d. les documents qui sont nécessaires à la ou 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 la ou 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.

Les produits mentionnés aux let. a, b et c ci-dessus pourront être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre 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 redevances qu'une Partie contractante peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de toute autre Partie contractante ne doivent pas être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services aériens internationaux réguliers.

5. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également lorsque la ou les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1, 2 et 3 du présent article, à condition que cette ou ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

Art. 7 Application de la législation nationale

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier, tels que les lois et règlements qui portent sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, la santé et la quarantaine seront observés par ces passagers, équipages, bagages et fret ou en leur nom lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire de cette autre Partie contractante ou qu'ils le quittent.

2. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs employés dans la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs de l'autre Partie contractante sont applicables.

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport à la ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Art. 8 Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante accorde à la ou aux entreprises désignées des deux Parties contractantes des chances équitables et loyales de se concurrencer dans les services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra toutes les mesures adéquates dans sa juridiction afin d'éliminer toute forme de discrimination et de pratiques déloyales, anticoncurrentielles et prédatrices portant préjudice à la position concurrentielle de la ou des entreprises de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et prérogatives prévus dans le présent Accord.

3. Il n'y a pas de limite quant à la capacité et au nombre de fréquences et/ou au type d'aéronef exploité par la ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes dans n'importe quel genre de service (passager, fret et courrier séparément ou en combinaison).

4. Aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, la régularité du service, le type ou les types d'aéronefs utilisés par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf en raison de prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, à des conditions identiques et conformes à l'art. 15 de la Convention.

Art. 9 Soumission des informations d'exploitation

1. La ou les entreprises désignées d'une Partie contractante soumettront à l'avance leurs horaires, y compris les informations concernant le type d'aéronef à utiliser, à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi rapidement que possible mais au moins (30) trente jours avant la mise en exploitation des services convenus.

2. Les prescriptions du présent article s'appliqueront également à tout changement des services convenus.

3. La ou les entreprises désignées d'une Partie contractante doivent requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour les vols supplémentaires qu'elles veulent effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. Cette demande sera normalement soumise au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Art. 10 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 aéronefs², signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs³, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁴, 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 internationale⁵, 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.

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

² RS 0.748.710.1

³ RS 0.748.710.2

⁴ RS 0.748.710.3

⁵ RS 0.748.710.31

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

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

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

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 les quinze (15) jours suivant la date d'une telle demande, 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. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 11 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent 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 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'appui gouvernementaux directs ou indirects ou à des aides.
3. Les Parties contractantes ne prennent aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé d'être appliqué ou appliqué par la ou 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 considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Art. 11^{bis} Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante fait de son mieux pour assurer que ses organismes compétents chargés de fixer les droits imposent ou permettent d'imposer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et installations et services de navigation aérienne. Ces redevances seront fondées sur des principes de saine économie et ne devront pas être supérieures à celles payées par d'autres entreprises de transport aérien pour ce genre de services.
2. Aucune des Parties contractantes n'accordera à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre entreprise assurant des services aériens internationaux similaires une préférence en matière de redevances et n'imposera ou ne permettra que soient imposées à la ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à sa propre entreprise ou à ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux similaires, utilisant des aéronefs similaires et les installations et services de navigation aérienne associés.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses organismes compétents chargés de fixer les droits et la ou les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services. Un préavis raisonnable concernant tout projet de modification des redevances auquel seront joints les informations et données justificatives pertinentes doivent être donnés à chaque fois que cela est possible à ces utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la révision des redevances.

Art. 12 Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande de ces dernières, les états statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis afin

d'examiner la capacité offerte sur les services convenus exploités par la ou les entreprises désignées de la première Partie contractante mentionnée dans le présent article. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par lesdites entreprises de transport aérien sur les services convenus, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

Art. 13 Transfert de revenus

1. Chacune des Parties contractantes accordera à la ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de revenus réalisés sur le territoire de la première Partie contractante. Ces transferts se feront toutefois conformément aux réglementations en matière de change de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les revenus ont été réalisés. Ces transferts se feront sur base des taux de change officiels, ou à défaut d'un taux de change officiel, aux taux en vigueur sur le marché des devises étrangères pour les paiements courants.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert des excédents de revenus par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit d'imposer à son tour des restrictions à la ou aux entreprises désignées de la première Partie contractante.

Art. 14 Personnel

La ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes seront autorisées à affecter et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des employés et d'autres responsables pour l'administration, les services techniques et l'exploitation de leurs services aériens, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatives à l'accès, au séjour et aux conditions de travail.

Art. 15 Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin d'assurer l'application et l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et du tableau y annexé, et se consulteront également lorsqu'il y aura lieu d'y apporter des modifications.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander une consultation, qui pourra se faire par voie de discussions ou par correspondance, et devra commencer dans les soixante (60) jours de la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

Art. 16 Règlement des différends

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

2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si, dans un délai de deux (2) mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.
3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.

Art. 17 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes souhaite modifier l'une des dispositions du présent Accord y compris du tableau y annexé, il conviendra de le faire après consultation conformément à l'art. 15 du présent Accord.
2. Si la modification se réfère aux dispositions de l'Accord autres que celles du tableau annexé, la modification devra être approuvée par chaque Partie contractante selon ses procédures constitutionnelles et elle entrera en vigueur à la date de l'échange de notes par la voie diplomatique.
3. Si la modification se réfère uniquement aux dispositions du tableau annexé, elle sera convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et elle entrera en vigueur à la date à laquelle les autorités aéronautiques l'auront approuvée.

Art. 18 Conventions multilatérales

Le présent Accord et ses Annexes seront amendés de manière à être conformes à toute Convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Art. 19 Enregistrement auprès de l'OACI

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

Art. 20 Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. À défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de dénonciation est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale a reçu la notification.

Art. 21 Date de l'entrée en vigueur de l'Accord

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature et suspend l'application de l'Accord entre la Confédération suisse et les Émirats arabes unis relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà⁶ conclu le 13 mars 1989. Il entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux

En entrant en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre les deux Parties contractantes relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà⁷ conclu le 13 mars 1989.

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

Fait à Colombo, Sri Lanka, en double exemplaire le 7 décembre 2017 en langues anglaise, arabe et allemande, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour la
Confédération suisse:
Frédéric Rocheray

Pour les
Émirats arabes unis:
Seif Mohamed al Suwaidi

⁶ RS 0.748.127.193.25; RO 1993 1526

⁷ RO 1993 1526

*Annexe***Tableaux de routes****Tableau de routes I**

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

Points de départ en Suisse	Points intermédiaires	Points aux Émirats arabes unis	Points au-delà des Émirats arabes unis
Des points quelconques en Suisse	Des points quelconques	Des points quelconques aux Émirats arabes unis	Des points quelconques au-delà

Notes:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance de la ou des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points intermédiaires et les points au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
4. Chaque entreprise désignée a le droit de desservir des points non mentionnés, à la condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.
5. Les points dans le territoire de chaque Partie contractante peuvent être desservis dans n'importe quel ordre, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points.

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles la ou les entreprises désignées par les Émirats arabes unis peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ aux Émirats arabes unis	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Des points quelconques aux Émirats arabes unis	Des points quelconques	Des points quelconques en Suisse	Des points quelconques en Europe

Notes:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance de la ou des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points intermédiaires et les points au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
4. Chaque entreprise désignée a le droit de desservir des points non mentionnés, à la condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.
5. Les points dans le territoire de chaque Partie contractante peuvent être desservis dans n'importe quel ordre, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points.

Cette page est vierge pour permettre d'assurer une concordance dans la pagination des trois éditions du RO.

