

Accord entre la Confédération suisse et l'Etat du Qatar relatif au trafic aérien de lignes

Conclu le 11 juillet 1995

Entré en vigueur par échange de notes le 30 mai 2002

(Etat le 1^{er} novembre 2006)

La Suisse

et

l'Etat du Qatar,

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

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Etat du Qatar ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet,

lesquels sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- 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 sont applicables pour les deux Parties contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne l'Etat du Qatar, le Ministre des Communications et des Transports ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- c. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'art. 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

- d. 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 commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;
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 de lignes 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, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux de lignes:
 - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
 - 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 des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante;
 - d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord et situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
4. Si par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie contractante n'est 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 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 pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties contractantes.
2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.
3. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.
4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:
 - a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
 - b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
 - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.
5. Aucune Partie contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit 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 affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
3. Aucune Partie contractante n'aura 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. 5 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁴, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et 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.

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 qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont 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.

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 ch. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire 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, 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.

² RS 0.748.710.1

³ RS 0.748.710.2

⁴ RS 0.748.710.3

⁵ RS 0.748.710.31

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 équipages, 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.

Art. 6 Désignation et autorisation d'exploitation

1.⁶ Chaque Partie contractante aura le droit de désigner jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des ch. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, qui régissent l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 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, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante désignant l'entreprise.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'art. 13 du présent Accord soit en vigueur.

Art. 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

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

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si

⁶ Nouvelle teneur selon la mod. du 9 nov. 1998, en vigueur depuis le 17 mai 2005 (RO 2005 2465).

- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou si
 - c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 8 Reconnaissance des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie contractante durant la période où ils sont en vigueur.
2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Art. 8^{bis} Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.
2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 7 du présent Accord.
3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies d'une des Parties contractantes, 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.

⁷ Introduit par la mod. du 9 nov. 1998, en vigueur depuis le 17 mai 2005 (RO 2005 2465).

4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du par. 3 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, 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. 4 ci-dessus existant, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les par. 2 et 6 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 9 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, 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. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

- b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
 - c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée 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.
3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée 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. En 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 l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux ch. 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

Art. 10 Taxes d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.
2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux opérant des services internationaux réguliers similaires.

Art. 11 Activités commerciales

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante aura 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 de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. Conformément à ses lois et réglementations nationales, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement, et par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura 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.

Art. 12 Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son 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. 13 Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au ch. 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure d'établissement des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il a été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auraient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur non-approbation concernant un tarif.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'art. 17 ci-après.

6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'art. 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont refusé leur approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction de ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

Art. 14 Approbation des horaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

Art. 15 Statistiques

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

Art. 16 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 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.

Art. 17 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 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 ou au vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui ne sera pas ressortissant de l'une des Parties contractantes, 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. 18 Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entreront en vigueur immédiatement.

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. 19 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord 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 jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Art. 20 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Art. 21 Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque 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 foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Doha, le 11 juillet 1995, en double exemplaire, en langues française, anglaise et arabe, les trois textes font également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

Rudolf Staub

Pour le Gouvernement
de l'Etat du Qatar:

Abdallah Saleh al Manee

Annexe⁸Traduction⁹

Tableaux de routes

Tableau I

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

Points de départ	Point intermédiaires	Points au Qatar	Points au-delà du Qatar
Points en Suisse	Tous deux points	Tous points	Tous quatre points

Tableau II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Qatar peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Point intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse:
Points au Qatar	Tout deux points	Tout points	Tout deux points en Europe géographique et tout deux en Amérique du Nord*

* L'exploitation vers des points au-delà de la Suisse en Amérique du Nord est sujet à des conditions spéciales, qui doivent être convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Notes:

1. Des points intermédiaires et des points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. En plus des points intermédiaires et des points au-delà spécifiés à l'Annexe, qui peuvent être desservis en exerçant des droits de trafic en 5^e liberté, et qui peuvent être choisis librement et modifiés d'une période d'horaire à l'autre, chaque entreprise désignée peut desservir tout point, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces derniers points et le territoire de l'autre Partie contractante.

⁸ Nouvelle teneur selon la mod. entrée en vigueur le 1^{er} nov. 2006 (RO 2012 4889).

⁹ Traduction du texte original anglais.

