

**Accord
entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement
de la République fédérale démocratique d'Éthiopie
relatif aux services aériens réguliers**

Conclu le 6 septembre 2016

Entré en vigueur par échange de notes le 6 mai 2019

(Etat le 6 mai 2019)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie

(ci-après «les Parties contractantes»),

désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales,

désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,

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

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une tarification et des services compétitifs sur des marchés ouverts,

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans les services aériens internationaux, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile, et

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

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

RO 2019 1629

¹ 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 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'Éthiopie, le ministère des Transports et des Communications, Autorité éthiopienne 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 que l'une des Parties contractantes a désignées, 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, de marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison;
 - e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - f. l'expression «territoire», se rapportant à un État, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
 - g. 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 les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport du courrier;
 - h. les expressions «équipement au sol», «provisions de bord», «pièces de rechange» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de 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 par chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
 - c. du droit d'embarquer ou 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. 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 du courrier à destination ou en provenance des points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.
3. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, leur bagage, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette Partie contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune 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 déterminer les fréquences et les capacités sur les services aériens internationaux qu'elle offre sur la base des considérations commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, le nombre de destinations ou la régularité des services, le type ou les types d'aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, à des conditions identiques et conformes à l'art. 15 de la Convention.
4. Nonobstant l'al. 3 du présent article, le régime de la capacité et de la fréquence à offrir sera convenu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Par la suite, la capacité et la fréquence à offrir feront l'objet de discussions de temps à autre entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et tout changement convenu sera confirmé par un échange de notes diplomatiques.

Art. 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et la réglementation 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 équipages ou du fret par aéronef (y compris la réglementation sur l'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, équipages ou le fret des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou par quiconque agissant en leur nom.
3. Aucune Partie contractante n'a 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 de la réglementation mentionnées au présent article.

Art. 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
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 aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaires.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de respecter les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités 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, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont leur siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

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

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

- a. lesdites entreprises n'apportent pas la preuve qu'elles ont leur siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par cette dernière Partie contractante, ou si
- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si
- 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 seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions à la législation et à la réglementation.

Art. 7 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 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.

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 et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées 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 avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

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

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 8 Reconnaissance des certificats et licences

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

2. Chaque Partie contractante peut se réserver cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, la validité des certificats

d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou un pays tiers.

Art. 9 Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

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. 6 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

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 les entreprise désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 3 du présent article est refusé par le représentant de ces entreprises désignées,

l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 4 du présent article existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

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

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

Art. 10 Exonération des droits et impôts

1. A l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou impôts, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

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

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces 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 lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées 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 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 fournitures de carburant et les fournitures de biens et services achetées localement sont régies par les lois et la réglementation de chaque Partie contractante.

4. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

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

Art. 11 Transit direct

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

Art. 12 Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage 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 sont 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 sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante favorise les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de taxes sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et les équipements, et encourage ces autorités ou ces organes et ces entreprises désignées à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

Art. 13 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent 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 accordent 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 désignées ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles, sous réserve des lois et de la réglementation nationales.
4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont 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, de bagages, de marchandises et de courrier. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Art. 15 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. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties contractantes seront établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la qualité du service et, si cela est jugé approprié, les tarifs des autres entreprises qui desservent en totalité ou en partie les routes spécifiées dans l'Annexe.
3. 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.
4. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre 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 trente (30) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la requête.
5. Si les Parties contractantes parviennent à un accord à propos d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné, chaque Partie contractante fait de son mieux pour le mettre en vigueur. Faute d'accord, le tarif en question entre ou reste en vigueur.
6. En cas de hausse de tarifs pour toute entreprise désignée d'une Partie contractante, aucune approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes concernées n'est nécessaire pour l'application des tarifs aériens de transport de passagers, de marchandises et de courrier. Les entreprises désignées sont tenues dans ce cas de déposer ces tarifs avant leur application.

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 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 de l'horaire approuvé, 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 deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Art. 18 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 19 Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.
2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes pourront convenir de soumettre, à la demande de l'une d'elles, le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le tiers arbitre étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le tiers arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de trente (30) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Si le Président est ressortissant d'une des Parties contractantes ou s'il est empêché pour d'autres raisons de remplir ses fonctions, son représentant en charge procédera aux désignations nécessaires. Dans ces cas, le tiers arbitre sera ressortissant d'un État tiers et présidera le tribunal arbitral.
3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.
4. Chaque Partie contractante supporte les frais de sa représentation dans l'arbitrage. Tous les autres frais de l'arbitrage sont partagés également entre les parties contractantes. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.
5. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou ses entreprises désignées omettent de se conformer à une décision rendue en vertu de l'al. 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou aux entreprises désignées en défaut.

Art. 20 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, y compris son Annexe, cette Partie contractante demande des consultations avec l'autre Partie contractante.
2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs procédures nationales.
3. Des modifications à l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles seront d'application provisoire à partir de la date où elles ont été acceptées par lesdites autorités et elles entreront en vigueur dès leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.
4. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord 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 sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation 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 tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 23 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités nationales concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux. La date d'entrée en vigueur sera la date de réception de la dernière de ces notifications.

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord et son Annexe remplacent l'Accord de trafic aérien entre le Conseil fédéral suisse et la République fédérale et démocratique d'Éthiopie⁶ conclu le 10 février 2000.

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

Fait à Addis Abeba en double exemplaire le 6 septembre 2016 en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

Yves Rossier

Pour le Gouvernement de la République
fédérale démocratique d'Éthiopie:

Taye Astke Selassie

⁶ [RO 2003 3495]

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

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

Points en Suisse	Points intermédiaires	Points en Éthiopie	Points au-delà
Points quelconques	2 points	Points quelconques	2 points

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'Éthiopie peuvent exploiter des services aériens:

Points en Éthiopie	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points quelconques	2 points	Points quelconques	2 points*

* Des points aux États-Unis ne peuvent être desservis avec des droits de trafic de 5^e liberté que via Bâle et Genève.

Notes:

1. Les points intermédiaires et les 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. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic, à l'exception de points précis qui seront fixés au moment de la soumission des horaires.

