

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République d’Azerbaïdjan relatif aux services aériens réguliers

Conclu le 9 octobre 2007

Entré en vigueur par échange de notes le 30 novembre 2010

(Etat le 30 novembre 2010)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République d’Azerbaïdjan

(ci-après «les Parties contractantes»),

désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur un marché soumis à un minimum d’interventions et de réglementations étatiques,

désireux de faciliter le développement des 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 d’offrir aux passagers et expéditeurs de marchandises un éventail de prestations, et soucieux d’encourager les entreprises de transport aérien à établir et à introduire des prix innovateurs et concurrentiels,

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 internationale², 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 2011 1223

¹ Le texte original allemand est publié, sous le même chiffre, dans l’édition allemande du présent recueil.

² 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 la République d'Azerbaïdjan, l'Administration de l'Etat 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 des entreprises de transport aérien 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 de passagers, de bagages, de marchandises et de 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 aux Parties contractantes, 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.
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 prévienne 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 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 jouit, 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 d'effectuer 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 du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.
4. Les entreprises de chaque Partie contractante, autres que celles qui sont désignées en vertu de l'art. 5 du présent Accord, jouiront aussi des droits énoncés aux ch. 2 a) et b) du présent article.
5. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements 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 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 des deux Parties contractantes bénéficieront de possibilités équitables et égales pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées mentionnées dans l'Annexe au présent Accord.
2. En assurant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, tant embarqués que débarqués à des points sur les routes spécifiées dans le territoire d'un Etat autre que celui qui désigne l'entreprise devra tenir compte du principe général que la capacité doit être adaptée:
 - a. aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
 - b. aux besoins du trafic de la région par laquelle les services convenus passent, compte tenu des autres services de transport aérien établis par les entreprises de transport aérien des Etats situés dans la région;
 - c. aux exigences de l'exploitation des services aériens long courrier.
3. Aucune des Parties contractantes ne restreindra unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante sauf en accord avec les termes du présent Accord ou si des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou éco-

logiques soumises à des conditions semblables et conformément à l'art. 15 de la Convention l'exigeraient.

Art. 4 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante relatives à l'entrée et au séjour sur son territoire ainsi qu'au départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de marchandises ou de courrier – tels que celles qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, aux membres d'équipage, aux bagages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. 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 autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite 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 ch. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation des 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 au ch. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des privilèges 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 valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 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 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. elle n'a pas la preuve que lesdites entreprises ont leur siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien valide délivrée par cette dernière Partie contractante; ou si
- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et la réglementation 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. Un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois 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 aéronefs³, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁴, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁵, 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 internationale⁶, 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.

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ 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 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'arrivée, le départ ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace 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 autres 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. 8 Sécurité

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 convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences requises pour obtenir de tels certificats ou licences correspondent au moins aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, 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 Etat.

3. 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 membres de l'équipage, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique 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.

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

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

- a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
- b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité 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.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ou en leur nom pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du ch. 5 ci-dessus est refusé par un représentant de cette ou de

ces entreprises de transport aérien, 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 le ch. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même chiffre.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien 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.

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

Art. 9 Location

1. Chaque Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

2. Sous réserve du ch. 1 ci-dessus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris à des conditions spéciales aussi d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas que l'entreprise qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 10 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international 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, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également 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 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 carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par 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 aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité.
3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les réserves et les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs employés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne peuvent 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 des autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou placés sous l'autre régime douanier conformément aux règlements douaniers.

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 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 ch. 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. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien sur son territoire au moyen de ses propres titres de transport, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents, dans la monnaie nationale de la Partie contractante où la vente a lieu et, si la législation de cette Partie contractante le permet, également dans toute devise librement convertible. Chaque Partie contractante s'abstiendra de restreindre le droit d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante de vendre ces transports et le droit de toute personne de les acheter.
4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements commerciaux, 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, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 14 Imposition et transfert des recettes

1. Les bénéfices des entreprises désignées d'une Partie contractante réalisés dans le transport international ne sont imposables que sur le territoire de cette Partie contractante.
2. Chacune des Parties contractantes accordera, sur la base de réciprocité, aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de revenus réalisés sur le territoire de la Partie contractante respective. Ces transferts se feront toutefois conformément à la législation en matière d'imposition et 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.
3. Lorsqu'il existe un accord particulier entre les Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cet accord l'emportent.

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. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:
 - a. à la prévention des tarifs ou pratiques exagérément discriminatoires;
 - b. à la protection des consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
 - c. à la protection des entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas grâce à des subsides gouvernementaux directs ou indirects ou à des aides.
3. 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 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. 16 Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leurs programmes de vols (pour les périodes d'horaire d'été et d'hiver) au moins trente (30) jours avant le commencement de l'exploitation. Le programme comprend en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs prévus. Les autorités aéronautiques donneront leur décision sur les programmes de vol soumis dans les vingt (20) jours à compter de la date où l'entreprise concernée soumet son programme pour approbation.
2. Chaque modification du programme de vol de même que les demandes en vue d'autoriser l'exploitation de vols supplémentaires devront également être soumises par les entreprises désignées d'une Partie contractante à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes de modification ou de vols supplémentaires seront normalement soumises au moins trois (3) jours ouvrables avant l'exploitation de ces vols et seront traitées avec rapidité par les autorités aéronautiques.

Art. 17 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic 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 la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent commencer le plus vite possible, mais 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 soient convenues 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. 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. 20 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes souhaite modifier l'une des dispositions du présent Accord, y compris l'Annexe, il conviendra de le faire après consultation conformément à l'art. 18 du présent Accord.
2. Le présent Accord peut être modifiée et complétée par consentement mutuel des deux Parties contractantes. Ces amendements et compléments seront faits sous forme de protocoles séparés étant partie intégrante du présent Accord et entreront en vigueur conformément aux dispositions de l'art. 23 du présent Accord.
3. Si l'amendement se réfère uniquement aux dispositions de l'Annexe, il pourra être convenu directement entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et il entrera en vigueur à la date convenue entre les autorités aéronautiques.
4. Si une convention multilatérale générale sur les transports aériens entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'art. 18 du

présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Art. 21 Dénouciation

1. Chaque 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.
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 dénouciation 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 (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 entre en vigueur à la date de la dernière notification écrite des Parties contractantes concernant l'accomplissement des procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur.

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

Le présent Accord signé le 9 octobre 2007 à Bakou, fait en deux exemplaires en langues azérie, allemande et anglaise. Tous les textes font également foi. En cas de divergence d'interprétation, de réalisation ou d'application du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Moritz Leuenberger

Pour le Gouvernement
de la République d'Azerbaïdjan:
Elmar Mamedyarov

Tableaux de routes

1. Routes exploitées dans les deux sens par les entreprises désignées de la République d'Azerbaïdjan:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà de la Suisse
Tous points en Azerbaïdjan	Tous points dans des pays tiers	Tous points en Suisse	Tous points dans des pays tiers

2. Routes exploitées dans les deux sens par les entreprises désignées de la Suisse:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà de l'Azerbaïdjan
Tous points en Suisse	Tous points dans des pays tiers	Tous points en Azerbaïdjan	Tous points dans des pays tiers

Notes:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà du territoire des Parties contractantes peuvent être omis sur n'importe quel secteur.
2. Les points intermédiaires et les points au-delà pourront être desservis par les entreprises désignées des Parties contractantes sans droits de trafic.
3. L'exercice de la 5^e liberté de trafic à destination de points intermédiaires et de points au-delà fera l'objet d'un arrangement séparé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.