

Accord entre la Suisse et Koweït relatif aux transports aériens réguliers

Conclu le 24 janvier 1968
Approuvé par l'Assemblée fédérale le 6 mars 1969¹
Entré en vigueur le 27 août 1970
(Etat le 17 juillet 2001)

*Le Conseil Fédéral Suisse
et
le Gouvernement de l'Etat de Koweït,*

considérant que la Suisse et Koweït sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien,

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

ont désigné leurs plénipotentiaires dûment autorisés, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Art. 1

1. Pour l'application du présent accord et de son annexe:

- a. L'expression «la Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944³, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention, ainsi que tout amendement aux annexes ou à la convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air⁴, et, en ce qui concerne Koweït du Directeur général de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante a désignée, conformément à l'article 3 du présent accord, pour exploiter les services aériens convenus;

RO 1970 1300; FF 1968 I 1596

¹ AF du 6 mars 1969 (RO 1969 713).

² RS 0.748.0

³ RS 0.748.0

⁴ Actuellement «Office fédéral de l'aviation civile».

- d. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale», ont les sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention;
- e. L'expression «rupture de charge» désigne l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, de telle sorte qu'une section de la route soit parcourue par un aéronef différent en capacité de ceux qui sont employés sur une autre section.

2. L'expression «l'accord» se réfère toujours à l'annexe aussi bien qu'à l'accord lui-même, sauf disposition contraire expresse.

Art. 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'annexe au présent accord. 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 d'un service convenu sur une route spécifiée, des droits ci-après:

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points des routes spécifiées à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Art. 3

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde, sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'agréer une entreprise désignée, et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée aux conditions qu'elle estime nécessaires, lorsque ladite Partie

Contractante ne sera pas certaine qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient en mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut à tout moment commencer l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

Art. 4

1. Chaque Partie Contractante a le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord, ou d'imposer à l'exercice de ces droits par ladite entreprise les conditions qu'elle estime nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits ou si, d'une autre manière, elle néglige d'exploiter conformément aux conditions prescrites dans le présent accord.

2. A moins qu'une suspension immédiate ou l'imposition de conditions ne soit indispensable pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ou soit dans l'intérêt de la sécurité, le droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie Contractante.

3. En cas d'action d'une Partie Contractante en application de cet article, les droits conférés par le présent accord à l'autre Partie Contractante ne seront pas affectés.

Art. 4^{bis}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 aéronefs⁶, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁷, 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 civile⁸, 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 internationale⁹, signé à Montréal le 24 février 1988 et de toute autre convention relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties contractantes adhéreront.

⁵ Introduit par l'échange de notes des 4 mars/17 sept. 1997 (RO 2001 1660).

⁶ RS 0.748.710.1

⁷ RS 0.748.710.2

⁸ RS 0.748.710.3

⁹ RS 0.748.710.31

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 et, dans la mesure où elles les appliquent, aux mesures recommandées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention. Elles exigent des exploitants d'aéronefs qu'elles ont immatriculés, 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. Les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile mentionnées dans le présent article incluent toute dérogation que la Partie contractante concernée aura fait valoir.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler aux rayons X les passagers et leurs bagages à main et à ce que des contrôles appropriés des équipages, du fret (y compris les bagages à main) et des provisions de bord soient exécutés avant et pendant l'embarquement ou le chargement et à ce que ces mesures soient adaptées à toute aggravation de la menace. Chaque Partie contractante convient que l'entreprise qu'elle a désignée peut être tenue 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, la sortie ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité 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.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, elle peut demander l'engagement immédiat de négociations avec cette autre Partie contractante. Ces consultations visent à trouver un accord sur les mesures adéquates à prendre afin d'éliminer les raisons immédiates de ces préoccupations et, dans le cadre des directives de sûreté arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, d'adopter les mesures nécessaires à créer des conditions de sûreté adéquates.

7. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle estime exécutoires afin de garantir qu'un aéronef capturé illicitement ou qui a fait l'objet d'un autre acte illicite et qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol jusqu'à ce que son décollage soit indispensable à cause de l'obligation d'ordre supérieur de protéger des vies humaines.

nes. De telles mesures seront prises sur la base de pourparlers mutuels toutes les fois qu'elles sont exécutoires.

Art. 5

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.
2. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante prend 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 assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes doivent correspondre étroitement aux besoins du public relatifs à de tels services.
4. Les services convenus assurés par une entreprise désignée ont pour objet essentiel d'offrir à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, une capacité adaptée aux besoins normaux et prévisibles du transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points de routes spécifiées.
5. Le droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et des envois postaux, en des points des routes spécifiées, sur le territoire d'autres Etats que ceux qui ont désigné l'entreprise, doit être exercé conformément aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée:
 - a. A la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points situés sur les routes spécifiées;
 - b. Aux besoins de trafic des régions traversées, compte tenu des services assurés par les entreprises des Etats situés dans les régions traversées, et
 - c. Aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier.

Art. 6

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peut procéder à une rupture de charge en un point des routes spécifiées qu'aux conditions suivantes:

- a. Que cela soit justifié par des raisons d'économie de l'exploitation;
- b. Que les aéronefs employés sur les secteurs plus éloignés du point d'origine soient d'une capacité inférieure à ceux qui sont employés sur les secteurs plus rapprochés;
- c. Que l'aéronef de capacité inférieure ne soit exploité qu'en correspondance avec l'aéronef de plus grande capacité, et que l'horaire soit conçu en raison de ce fait; que le premier aéronef arrivera au point de rupture de charge afin de transporter des passagers, des marchandises et des envois postaux débarqués de l'aéronef de plus grande capacité ou destinés à y être embarqués et que la capacité de l'aéronef plus petit sera choisie tous d'abord en vue de cette fin;

- d. Qu'il y ait un volume adéquat de trafic en transit, et
- e. Que les dispositions de l'article 5 du présent accord régissent tous les arrangements faits en vue de la rupture de charge.

Art. 7

1. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord, introduits sur le territoire d'une Partie Contractante ou pris à bord à l'intérieur de ce territoire, par l'autre Partie Contractante ou son entreprise désignée, ou pour leur compte et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise ou à bord de ces aéronefs, reçoivent de la première Partie Contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux, un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales engagées dans l'exploitation de services aériens internationaux ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

2. Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord restant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sont exempts, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes, même si ces approvisionnements sont employés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus de ce territoire. Les biens ainsi exemptés ne peuvent être déchargés qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ces biens, qui devront être réexportés, seront tenus sous contrôle douanier, jusqu'à leur réexportation sous la surveillance des services douaniers.

3. Les taxes que chaque Partie Contractante peut imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités contrôlées par elle devront être justes et raisonnables et ne pas excéder celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les entreprises de la nation la plus favorisée ou toute entreprise nationale de la première Partie Contractante engagée dans des services aériens internationaux.

Art. 8

1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération 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 transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international ou d'une autre organisation internationale similaire.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et doivent leur être présentés au moins trente jours avant

la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de fixer les tarifs par entente mutuelle.

5. A défaut d'entente, le différend est soumis à l'arbitrage, conformément à l'article 13 du présent accord.

6. Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 13 du présent accord.

Art. 9

1. Chaque Partie Contractante accorde au moment présent à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de libre transfert, au taux officiel du change, de l'excédent de ses recettes sur ses dépenses, réalisé sur son territoire, en due proportion des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Si, ultérieurement, un contrôle des changes est instauré dans l'un ou l'autre des deux pays, les Parties Contractantes feront tout leur possible pour faciliter le libre transfert de telles sommes.

Art. 10

1. Les entreprises désignées informent les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, avant l'inauguration des services convenus, de la nature du service, des types d'aéronefs employés et des horaires envisagés. La même règle s'applique à tout changement ultérieur.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, des statistiques périodiques ou autres qui pourront être demandées raisonnablement en vue de vérifier la capacité offerte sur les services convenus, et d'autres informations semblables montrant la quantité du trafic acheminé sur les services convenus.

Art. 11

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Art. 12

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante; cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception d'une telle requête. Toute modification convenue à la suite d'une telle consultation entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Art. 13

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties Contractantes chercheront tout d'abord à le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à s'entendre par des négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme, ou le différend pourra, à la requête de l'une ou l'autre Partie Contractante, être soumis à la décision d'un tribunal arbitral de trois membres désignés de la manière suivante: chaque Partie Contractante nommera un arbitre, et ces deux arbitres en désigneront un troisième, qui sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal. Si, dans le délai de deux mois à partir du moment où l'une des Parties Contractantes aura désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si, dans le mois qui suit la nomination du second arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas entendus pour la nomination du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine lui-même ses règles de procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure.

Art. 14

Le présent accord et ses modifications éventuelles seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 15

Le présent accord et son annexe seront amendés afin d'être mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Art. 16

L'une ou l'autre Partie Contractante peut, en tout temps, informer l'autre Partie Contractante de son désir de dénoncer le présent accord. Cet avis est communiqué simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. En pareil cas, l'accord prend fin douze (12) mois après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante, l'avis de dénonciation est réputé lui être parvenu quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a reçu l'avis.

Art. 17

Le présent accord sera ratifié. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent accord.

Fait à Koweït, en double exemplaire, le 24 janvier 1968, en langues française, arabe et anglaise, tous ces textes faisant également foi.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:

A. Dominicé

Pour le
Gouvernement de l'Etat de Koweït:

A. Al-Samhan

Tableaux de routes

Tableau I

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens avec des droits de trafic entiers:

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Koweït	Points au-delà du Koweït
Points en Suisse	Un point*	Koweït	Un point dans le Golfe*/**

* Droits de trafic en cinquième liberté seulement pour un point intermédiaire ou un point au-delà.
 ** Le Bahreïn, Oman, Qatar, l'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis.

Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Koweït peut exploiter des services aériens avec des droits de trafic entiers:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Koweït	Un point	Deux points	Un point en Europe et un point aux Etats-Unis* ou au Canada**

*/** Les droits de trafic en cinquième liberté pour les Etats Unis (Washington D.C. et New York exclus) ou pour le Canada peuvent être exploités sur deux vols par semaine et direction, et seulement via Genève.

¹⁰ Nouvelle teneur selon l'échange de notes des 5 mars/3 sept. 1997 (RO 2001 1691).