

Accord relatif au trafic aérien entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République Islamique d'Iran

Conclu le 24 mai 2004

Entré en vigueur par échange de notes le 16 janvier 2007

(Etat le 20 février 2007)

Préambule

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République Islamique d'Iran,

en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale², ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (16/09/1323),

ci-après dénommés les «Parties contractantes»;

dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

Pour l'application du présent Accord:

- a. L'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (16/09/1323) et inclut les amendements adoptés conformément à l'art. 94 de cette Convention et applicables pour les deux Parties contractantes ainsi que les Annexes de la Convention et leurs amendements adoptés conformément à l'art. 90 de la Convention et 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, ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités, en ce qui concerne la République Islamique d'Iran, l'Organisation de l'aviation civile, ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités.

RO 2007 443

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

² RS 0.748.0

- c. L'expression «entreprise désignée» signifie une ou des entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées et autorisées, conformément à l'art. 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.
- d. L'expression «capacité», se rapportant à un avion, signifie la charge utile de cette avion à disposition sur une route ou une partie de route et l'expression «capacité», se rapportant à un «service convenu», désigne la capacité de l'avion utilisé sur un tel service, multipliée par la fréquence des vols d'un tel avion sur une route ou partie de route pour une période donnée.
- e. L'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention.
- f. Les expressions «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 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 l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'établissement par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de services aériens internationaux;
 - a. le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. le droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
 - c. le droit d'effectuer des escales sur ledit territoire aux points spécifiés dans le Tableau des routes annexé au présent Accord afin d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier.
2. Aucune disposition du présent Accord n'est interprétée comme conférant à l'entreprise l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou des envois postaux à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
3. L'exploitation de tels services dans les zones d'hostilités et/ou occupées militairement, ou dans les zones touchées par ces hostilités ou cette occupation, est sujette à l'autorisation des autorités compétentes respectives.

Art. 3 Désignation et Autorisations

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées et de retirer ou de modifier la désignation de toute entreprise.

2. Sous réserve des dispositions des par. 3 et 4 du présent article, les autorités compétentes de la Partie contractante qui a reçu la notification de désignation mentionnée au par. 1 accordent sans délai 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 satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements appliqués par lesdites autorités, qui régissent l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au par. 2 du présent article et/ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au par. 2 du présent article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'art. 13 du présent Accord soit en vigueur pour ces services.

Art. 4 Révocation et Suspension

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation, de suspendre 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. la condition selon laquelle une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise doivent appartenir à la Partie contractante ou à des ressortissants de celle-ci n'est pas remplie; ou
- b. ladite entreprise n'a pas observé les lois et/ou les règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou
- c. l'entreprise n'exploite pas d'une autre manière les services convenus conformément aux dispositions du présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au par. 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois, règlements ou dispositions du présent Accord, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Une telle consultation entre les autorités aéronautiques débute dans les plus brefs délais après réception de la demande.

Art. 5 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les opérations et la navigation de ces aéronefs au-dessus ou à l'intérieur dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

Art. 6 Activités commerciales

1. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de maintenir ses propres représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante et/ou de désigner un agent général ou un agent général de ventes. La nomination d'un agent général ou d'un agent général de ventes intervient en accord avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante.

2. Le transfert des excédents de recettes réalisés par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante est effectué conformément aux réglementations sur les changes de l'autre Partie contractante, déduction faite des dépenses. Les Parties contractantes mettent tout en œuvre pour faciliter le transfert de tels excédents de recettes réalisés par l'entreprise désignée pour les services prévus dans le présent Accord.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise a 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.

Art. 7 Exonération des droits de douane et des taxes

1. Les aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante exploités sur des lignes aériennes internationales ainsi que les réserves de carburant et de lubrifiants, les autres fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord embarqués dans les aéronefs d'une entreprise d'une Partie contractante autorisés à exploiter les routes et services prévus dans le présent Accord, sont exonérés sur une base de réciprocité, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci, de l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux similaires, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées ou consommées par de tels aéronefs lors du survol de ce territoire.

2. Les carburants, lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces de rechange, équipements normaux et provisions de bord importés sur le territoire d'une Partie contractante par l'autre Partie contractante ou ses ressortissants et uniquement destinés à être utilisés par les aéronefs de l'entreprise de cette Partie contractante, sont exonérés sur une base de réciprocité, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci, de l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux.

3. Les carburants, lubrifiants, autres fournitures techniques consommables, pièces de rechange, équipements normaux et provisions de bord embarqués dans les aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés dans les services aériens internationaux, sont exonérés sur une base de réciprocité, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci, de l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les matériels et les approvisionnements retenus à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ses autorités douanières jusqu'à ce qu'ils quittent le territoire de ladite Partie contractante ou qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents qui sont nécessaires à l'entreprise désignée par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, de même que tout véhicule, matériel et équipement qui est utilisé pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, sont exonérés sur une base de réciprocité de l'ensemble des droits de douane et/ou taxes, à la condition que ces matériels et équipements servent au transport des passagers et du fret.

Art. 8 Transit direct

Les passagers, les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet usage ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés de droits de douane et d'autres taxes.

Art. 9 Installation aéroportuaires et taxes

1. Chaque Partie contractante désigne un ou des aéroports sur son territoire à disposition de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante sur les routes spécifiées et met à disposition de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante les installations de communication, les installations de navigation aérienne, les installations météorologiques et les autres services nécessaires pour l'exploitation des services convenus.

2. Chacune des Parties contractantes peut percevoir des taxes justes et raisonnables pour l'usage des aéroports et d'autres installations par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, pour autant que lesdites taxes ne soient pas plus élevées que celles qui sont appliquées pour l'usage desdits aéroports et autres installations par les aéronefs nationaux destinés aux services internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en la matière pour qu'elles informent les usagers dans un délai raisonnable des propositions visant à modifier les redevances d'utilisation, afin qu'ils puissent donner leur avis avant la mise en vigueur des nouvelles redevances. 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 par. 1 et 2 du présent article.

Art. 10 Dispositions en matière de capacité et horaires

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes jouissent d'un traitement égal et équitable, afin qu'elles puissent bénéficier de possibilités égales dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Sous réserve de consentement par les autorités aéronautiques respectives, chaque Partie contractante autorise chaque entreprise désignée à déterminer les fréquences et les capacités sur les services aériens internationaux qu'elle offre sur la base des considérations commerciales du marché.

3. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes ont pour objet essentiel d'offrir, à un taux de chargement raisonnable, une capacité de transport adaptée à la demande présente et raisonnablement prévisible du trafic de passagers, marchandises et envois postaux entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et le territoire de l'autre Partie contractante.

5. Sous réserve des principes exposés aux par. 1 à 4 du présent article, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante pourra aussi offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre les territoires des pays tiers et le territoire de l'autre Partie contractante.

6. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante soumet les horaires de vol à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant l'introduction des services sur les routes spécifiées. En cas de changements ultérieurs, on procédera de la même façon. Dans des cas particuliers, cette limite pourra être modifiée sous réserve de l'approbation desdites autorités.

Art. 11 Reconnaissance de certificats et de licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont reconnus valables par l'autre Partie contractante, s'ils sont encore en vigueur, pour l'exploitation des routes et services spécifiés dans le présent Accord, dans la mesure où les conditions dans lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés sont égales ou supérieures aux standards minima qui sont ou pourront être établis conformément à la Convention. 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 en faveur de ceux-ci par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Art. 12 Sécurité de l'aviation

Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéroportuaires, aux membres d'équipage, aux aéronefs et aux opérations de l'entreprise désignée. Si, à l'issue des consultations, l'une des Parties contractantes est d'avis que l'autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique effectivement dans ces secteurs les normes et exigences de sécurité correspondant au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elle lui notifiera ses constatations ainsi que les démarches nécessaires en vue de satisfaire à ces exigences minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures appropriées pour y remédier.

Art. 13 Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment, des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises désignées, et d'autres considérations commerciales sur le marché.
2. Les autorités aéronautiques accordent une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore «prédateurs».
3. Les tarifs sont déposés au moins vingt-quatre (24) heures avant la date proposée d'entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent approuver ou désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller retour entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence sur son propre territoire. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante désapprouvent un tarif proposé, elles donnent un avis de désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le plus tôt possible ou au moins dans les quatorze (14) jours de la date de dépôt du tarif.

4. Ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà applicables au transport entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence dans le territoire de l'autre Partie contractante.
5. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante, nonobstant les dispositions du par. 4 ci-dessus, estiment qu'un tarif entre dans les catégories décrites au par. 2 ci-dessus, elles donnent un avis d'insatisfaction aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le plus tôt possible ou au moins dans les quatorze (14) jours de la date de dépôt du tarif.
6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander des consultations concernant tout tarif qui a fait l'objet d'un avis de désapprobation. Ces consultations ont lieu dans un délai maximal de trente (30) jours après réception de la demande. Si les Parties contractantes parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport a commencé l'emporte.
7. Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, les autorités aéronautiques permettent à l'entreprise désignée de mettre leurs tarifs à niveau de tout tarif qu'une entreprise de l'une ou l'autre Partie contractante ou un Etat tiers a déjà été autorisée à appliquer pour la même paire de villes.

Art. 14 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 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 (23/06/1342), de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁴, signée à La Haye le 16 décembre 1970 (25/09/1349), de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁵, signée à Montréal le 23 septembre 1971 (01/07/1350) 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. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Conven-

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

tion, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes. L'une ou l'autre des Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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

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

Art. 15 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. 16 Consultations

1. Afin d'assurer la bonne mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes collaborent entre elles par l'entremise de leurs autorités aéronautiques et à cette fin les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent, à tout moment, demander une consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Une consultation demandée par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception de la demande.

3. Chaque Partie contractante peut, à chaque fois qu'elle le juge nécessaire, demander la modification ou l'amendement des dispositions du présent Accord, auquel cas les Parties contractantes mèneront des négociations à cet égard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception de la demande de négociation.

Art. 17 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Art. 18 Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord et de son ou ses Annexes, les Parties contractantes s'efforcent de le régler en premier lieu par la voie des négociations.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre par la voie des négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à l'avis consultatif d'une personne ou d'une organisation.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver un accord conformément aux par. 1 et 2 ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en conformité avec ses lois et règlements pertinents, porter le différend devant un tribunal arbitral composé de trois arbitres, à savoir de deux arbitres nommés par les Parties contractantes et d'un tiers arbitre.

Si le différend est porté devant un tribunal arbitral, chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'un avis selon lequel le différend est porté devant un tribunal arbitral, et le tiers arbitre sera désigné par les deux arbitres ainsi désignés dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle le deuxième arbitre aura été désigné. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai spécifié, ou que les arbitres désignés ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le choix d'un tiers arbitre dans le délai prévu, chacune des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile de désigner l'arbitre manquant ou le cas échéant le tiers arbitre. Le tiers arbitre doit toutefois être un ressortissant d'un Etat disposant de relations diplomatiques avec les deux Parties contractantes au moment de la désignation.

4. Si le président du Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile est empêché d'exercer ladite fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le vice-président et si ce dernier est également empêché d'exercer ladite fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le doyen du Conseil qui n'est pas un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.
5. Sous réserve d'autres dispositions dont les Parties contractantes sont convenues, le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et son siège.

6. Les décisions du tribunal arbitral sont contraignantes pour les deux Parties contractantes.

7. Les frais du tribunal, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres, sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes. Y sont incluses toutes les dépenses occasionnées par le Conseil en relation avec la procédure de désignation du tiers arbitre et/ou de l'arbitre manquant décrite au par. 3 du présent article.

Art. 19 Dénouciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation internationale de l'aviation civile et dans un tel cas l'Accord est réputé prendre fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la dénonciation 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. 20 Conformité avec des Accords ou Conventions multilatéraux

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 et son ou ses Annexes serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 21 Enregistrement

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

Art. 22 Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des mesures nécessaires conformément à leurs lois et règlements pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

Il remplace l'Accord entre les deux Parties contractantes relatif aux services aériens⁶ du 31 décembre 1972.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord comprenant un préambule, vingt-deux articles et une Annexe.

⁶ [RO 1974 429]

Fait à Téhéran, le 24 mai 2004, correspondant au 4 khordad 1383, en double exemplaire, en langues anglaise, allemande et perse, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence concernant les textes, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Tim Guldimann

Pour le Gouvernement
de la République Islamique d'Iran:
Hassan Hajalifard

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

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

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Iran	Points au-delà de l'Iran
Points en Suisse	Un point	Points en Iran	Un point aux Emirats arabes unis

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République Islamique d'Iran peuvent exploiter des services aériens:

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Iran	Un point	Points en Suisse	Paris

Note

Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés dans l'Annexe au présent Accord à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

