

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République du Sierra Leone relatif aux services aériens réguliers

Conclu le 24 octobre 2024

Appliqué provisoirement dès le 24 octobre 2024

(État le 24 octobre 2024)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République du Sierra Leone

(ci-après dénommés les «Parties contractantes»),

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

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

reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique,

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

désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile, et

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

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, à moins qu'il n'en soit convenu autrement:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris

les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;

- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la République du Sierra Leone, l'Autorité de l'aviation civile du Sierra Leone, ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
 - c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie contractante 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 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 le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - f. l'expression «territoire» d'un État a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;
 - g. l'expression «tarif» signifie les prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier.
2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe à moins qu'il n'en ait été expressément convenu autrement.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- c. du droit d'embarquer 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;

- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.
3. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre compensation sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante fera tout son possible pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant durant la période nécessaire les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune des Parties contractantes ne restreindra le droit de chaque entreprise désignée d'assurer des vols internationaux entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire d'une Partie contractante et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, au nombre de destinations ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.

Art. 4 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.
2. Les passagers, équipages et marchandises des entreprises désignées d'une Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation de l'autre Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages et marchandises par aéronef (y com-

pris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale) lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire de cette autre Partie contractante ou qu'ils le quittent.

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises de transport aérien 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 al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'a pas la preuve que les entreprises de transport aérien ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie contractante désignatrice, ni qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter les services convenus.

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

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

- a. elle n'a pas la preuve que lesdites entreprises ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie contractante désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par cette dernière Partie contractante, ou si
- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et 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. Les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après consultations de l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher 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 aéronefs², signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs³, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁴, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale⁵, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection⁶ signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.
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 établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son terri-

² RS 0.748.710.1

³ RS 0.748.710.2

⁴ RS 0.748.710.3

⁵ RS 0.748.710.31

⁶ RS 0.748.710.4

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

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

Art. 8 Sécurité

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

2. Chaque Partie contractante peut cependant ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

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 équipages de conduite, 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 n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours

ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

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

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 désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, 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 entreprise de transport aérien.

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

Art. 9 Exonération des droits et taxes

1. À l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou 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 détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;
- d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et des marchandises.

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

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

5. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les deux Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cette entente prévalent.

Art. 10 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par la région 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 violence, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Art. 11 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 encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de redevances dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière de redevances 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. 12 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises de transport aérien ont le droit de vendre lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces services en monnaie du territoire en question ou en monnaies librement convertibles d'autres pays.

4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 13 Location

1. Une Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

2. Sous réserve de l'al. 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 d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et courrier. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord particulier, celui-ci est applicable.

Art. 15 Services intermodaux

1. Chaque entreprise désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transports de marchandises des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport de marchandises.

3. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, conformément à la législation interne de chaque pays.

Art. 16 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 dans chaque Partie contractante des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:
 - a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
 - b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien, et
 - c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides gouvernementales directes ou indirectes.
3. Aucune des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les 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. 17 Soumission des horaires

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les horaires envisagés soient notifiés à ses autorités aéronautiques par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même procédure s'applique à toute modification ultérieure.
2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins deux (2) jours ouvrables avant d'exécuter les vols en question.

Art. 18 Statistiques

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

Art. 19 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. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des éléments de preuve pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 20 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. 21 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles sont appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entrent en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle les deux Parties contractantes deviendraient liées, le présent Accord sera modifié afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 22 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord des Parties contractantes avant la fin de cette période.

3. À 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. 23 Enregistrement

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

Art. 24 Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature.

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront mutuellement notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités légales relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur des accords internationaux. La date de l'entrée en vigueur sera la date de la dernière notification.

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

Fait à Kuala Lumpur en double exemplaire le 24 octobre 2024 en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

Marcel Kägi

Pour le
Gouvernement de la République du Sierra Leone:

Alhaji Fanday Turay

Tableaux de routes

I

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Sierra Leone	Points au-delà du Sierra Leone
Suisse	Des points quelconques en Europe et en Afrique	Des points quelconques	Des points quelconques en Afrique

II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le République du Sierra Leone peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Sierra Leone	Des points quelconques en Afrique et en Europe	Des points quelconques	Des points quelconques en Europe

Notes

Les entreprises désignées des Parties contractantes auront le droit de desservir des points dans le territoire de l'autre Partie contractante séparément ou en combinaison sur le même vol (*co-terminalisation*), à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé, sauf pour leur propre trafic avec arrêt intermédiaire (*own stop-over*) sur les routes internationales.

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix:

1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points antérieurs, des points intermédiaires, des points ultérieurs et des points désignés sur le territoire des Parties;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes, et

6. desservir des points antérieurs à tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, sous réserve que le service desserve un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

