



*Texte original*

## **Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Singapour relatif aux services aériens réguliers**

Conclu le 21 octobre 2024  
Entré en vigueur par échange de notes le 13 décembre 2024

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République de Singapour*

(ci-après dénommés collectivement les Parties contractantes et individuellement la Partie contractante),

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>1</sup>, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de conclure un nouvel Accord afin d'exploiter des services aériens d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

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, et

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

RS 0.748.127.196.89

<sup>1</sup> RS 0.748.0

et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,

*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, le terme:

- a. «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. «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, dans le cas de la République de Singapour, le Ministère des transports et l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
- c. «licence de transporteur aérien» signifie un document délivré à une entreprise de transport aérien qui affirme que l'entreprise en question possède les aptitudes professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation sûre des aéronefs pour les activités aériennes spécifiées dans le certificat;
- d. «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 sur les routes spécifiées;
- e. «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;
- f. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur assigne respectivement l'art. 96 de la Convention;
- g. «routes spécifiées» signifie les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord;
- h. «transport aérien intermodal» signifie le transport, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location;
- i. «territoire» d'un État a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;
- j. «redevances d'usage» signifie les redevances imposées aux entreprises de transport aérien par l'autorité compétente, ou que celle-ci permet de leur imposer, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations et services de navigation aérienne, y compris les services et instal-

lations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises, et

- k. «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 au présent Accord concerne également l'Annexe à moins qu'il n'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, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante, s'agissant des services aériens internationaux exploités par les entreprises désignées de cette dernière, les droits suivants:

- 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 de prendre à bord ou de déposer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance de points sur le territoire de la Partie contractante, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location;
- d. du droit de prendre à bord ou de déposer sur le territoire d'un pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, et
- e. des droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.

3. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit de prendre à bord ou de déposer sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier, séparément ou en combinaison, transportés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location à destination d'un autre point du territoire de cette Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante 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. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées des deux Parties contractantes des chances équitables et loyales de se concurrencer dans les services aériens convenus couverts 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 à chaque entreprise désignée de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, à la régularité des vols ou au nombre de destinations, 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 unificables 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 régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils le quittent ou lorsqu'ils y séjournent.
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 compris 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 sa propre entreprise de transport aérien ni à tout autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation nationales mentionnés au présent article.

**Art. 5** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées et de retirer ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont transmises et prennent effet par notification écrite entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. À la réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante avec le minimum de délai de procédure, à condition que:

- a. la constitution et le principal établissement de l'entreprise désignée soient sur le territoire de la Partie contractante désignatrice, et que l'entreprise désignée détienne une licence de transporteur aérien en cours de validité délivrée par ladite Partie contractante;
- b. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise désignée soit exercé et maintenu par la Partie contractante désignatrice;
- c. l'entreprise désignée parvient à convaincre les autorités aéronautiques de la Partie contractante ayant reçu la désignation qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention, et
- d. la Partie contractante désignatrice se conforme aux art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité) du présent Accord.

3. 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'est pas convaincue que les conditions des al. 2, let. a à d du présent article sont satisfaites.

4. À la réception de l'autorisation d'exploitation et des permis techniques, visés à l'al. 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

**Art. 6** Refus, révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser, de révoquer, de limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou de leur imposer des conditions pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent article, lorsque:

- a. les autorités aéronautiques de la Partie contractante recevant la désignation ne sont pas convaincues que l'entreprise de transport aérien a son principal établissement sur le territoire de l'autre Partie contractante désignatrice et qu'elle détient une licence de transporteur aérien en cours de validité délivrée par ladite Partie contractante, ou lorsque

- b. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise désignée n'est pas exercé ni maintenu par la Partie contractante désignatrice, ou
  - c. l'entreprise désignée n'est pas en mesure de convaincre les autorités aéronautiques de la Partie contractante ayant reçu la désignation qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention, ou
  - d. la Partie contractante désignatrice ne se conforme pas aux art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité) du présent Accord, ou
  - e. l'entreprise désignée n'assure pas l'exploitation dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher des infractions à la législation ou à la réglementation susmentionnées ou à moins que la sécurité ou la sûreté n'exige des mesures en vertu des dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) ou 8 (Sécurité) du présent Accord, les droits énoncés au ch. 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conformément à l'art. 19 du présent Accord.
3. Le présent article ne limite pas les droits de chaque Partie contractante de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique délivrés à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou de leur imposer des conditions, conformément aux dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

#### **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 aéronefs<sup>2</sup>, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs<sup>3</sup>, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile<sup>4</sup>, 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 internationale<sup>5</sup>, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection<sup>6</sup> signée à

<sup>2</sup> RS 0.748.710.1

<sup>3</sup> RS 0.748.710.2

<sup>4</sup> RS 0.748.710.3

<sup>5</sup> RS 0.748.710.31

<sup>6</sup> RS 0.748.710.4

Montréal le 1<sup>er</sup> 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 qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties. Chaque Partie contractante exige 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 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 territoire 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, suspendre, limiter les autorisations et permis techniques des entreprises désignées de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. Si une urgence l'exige, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec le présent alinéa sera rapportée dès que l'autre Partie contractante se sera conformé aux dispositions relatives à la sûreté contenues dans le présent article.

7. Chaque Partie contractante peut demander en tout temps des consultations au sujet des normes de sûreté 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.

## **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 se réserve cependant le droit ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire ainsi que pour le décollage ou pour l'atterrissage sur celui-ci, 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 du présent article est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 du présent article 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 prise par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 du présent article sera rapportée 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 aériens 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. À l'exception des redevances fondées sur le coût des prestations fournies, chaque Partie contractante exonérera également les entreprises désignées de l'autre Partie contractante de tous droits de douane et taxes sur les articles suivants:

- 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 exploités pour 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, et
  - 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 cet 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 via le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin seront soumis 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, de mesures de contrôle de l'immigration ou en cas de circonstances particulières. 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. Aucune des deux Parties contractantes n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante des redevances

d'usage plus élevées que celles qui sont dues par ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux réguliers similaires.

3. Chaque Partie contractante favorise, si possible, les consultations sur les redevances d'usage entre les autorités ou organes compétents en matière de redevances sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et les équipements fournis par ces autorités ou ces organes. Chaque Partie contractante encourage de plus les autorités ou organes compétents en matière de redevances et les entreprises désignées à échanger des informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante encourage les autorités ou organes compétents en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

#### **Art. 12**            Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit, sur une base de réciprocité, et conformément avec les lois et la réglementation de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, de faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur propre personnel non-ressortissant de direction, d'exploitation, technique et tout autre personnel nécessaire à la fourniture du transport aérien. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante prennent toutes les mesures propres à garantir que ledit personnel puisse exercer correctement ses activités.

2. Sur une base de réciprocité, les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux et produits associés sur le territoire de l'autre partie contractante, directement ou par l'intermédiaire d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par l'entreprise de transport aérien, y compris le droit d'établir des bureaux, et toute personne a le droit d'acheter ces services et produits en monnaie du territoire en question ou en monnaies librement convertibles d'autres pays.

3. 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 transport aérien de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

#### **Art. 13**            Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité) du présent Accord.

2. Sous réserve de l'al. 1 du présent article, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser 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.

3. Les arrangements de location proposés des entreprises désignées seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. L'entreprise désignée qui propose d'utiliser des aéronefs loués notifiera le plus tôt possible aux autorités aéronautiques de chaque Partie contractante les conditions de ces arrangements proposées.

#### **Art. 14** Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées des Parties contractantes ont le droit de convertir et de transférer vers leur territoire, dans des monnaies librement convertibles au taux de change officiel, l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé sur le territoire de l'autre Partie contractante provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement liées au transport aérien. 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. S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et à la réglementation régissant le transport aérien en vigueur sur le territoire d'une Partie contractante au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne.

3. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises désignées 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 de la réglementation 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 désignées pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements, notamment de partage de codes, 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.

4. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, conformément aux lois et à la réglementation 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 chaque Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

**Art. 17** Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante chercheront à obtenir l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant d'exploiter leurs services, pour les horaires de ces services prévus en spécifiant la fréquence, le type d'aéronef et la période de validité. Elles feront de même pour toute modification des horaires.
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. Une telle demande est faite au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exploitation prévue du vol.

**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, la modification ou la conformité 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. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront s'efforcer de le régler d'abord par voie de négociations directes avant d'emprunter les voies diplomatiques.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par voie de négociations ou par les voies diplomatiques, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut soumettre le différend à un tribunal arbitral formé de trois (3) et constitué comme suit:

- a. chaque Partie contractante nomme un arbitre dans les quarante-cinq (45) jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Un ressortissant d'un État tiers, qui exercera la fonction de président du tribunal, sera désigné par accord entre les deux arbitres dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de désignation du second arbitre;
- b. si, dans les délais spécifiés ci-dessus, aucune nomination n'a été effectuée, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires dans un délai de quarante-cinq (45) jours. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le vice-président ayant le plus d'ancienneté sera sollicité pour procéder à la nomination. Si le vice-président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le membre du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif sera sollicité pour procéder à la nomination.

3. Sous réserve des dispositions stipulées ci-après dans le présent Article ou à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence et établit sa propre procédure. Sur directive du tribunal ou sur demande écrite de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre aura lieu au plus tard trente (30) jours après la constitution complète du tribunal.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou prescrites par le tribunal, chaque Partie contractante soumet un mémorandum dans un délai de quarante-cinq (45) jours suivant la constitution complète du tribunal. Chaque Partie contractante peut soumettre une réponse dans un délai de soixante (60) jours suivant la soumission du mémorandum de l'autre Partie contractante. Le tribunal organisera une audience sur demande écrite de l'une ou l'autre Partie contractante ou à sa discrétion dans les quinze (30) jours suivant la date limite de réception des réponses.
5. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision par écrit dans les trente (30) jours suivant l'achèvement de l'audience ou, à défaut d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle les deux réponses devraient être communiquées. La décision est prise à la majorité des voix des membres du tribunal.
6. Les Parties contractantes peuvent soumettre des demandes d'éclaircissement par écrit sur la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle elle a été reçue et les éclaircissements sont publiés dans les quinze (15) jours suivant une telle demande.
7. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre nommé par elle. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les autres frais du tribunal sont également répartis entre les Parties contractantes, y compris tous frais encourus par le Président, un vice-président ou un membre du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans le cadre de la procédure prévue à l'al. 2 du présent article.
8. La décision du tribunal a force exécutoire pour les Parties contractantes.
9. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes omet de se conformer à une décision rendue en vertu de l'al. 8, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou aux entreprises désignées en défaut.

## **Art. 21** Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations pourront être menées entre les autorités aéronautiques et par voie de discussions ou par correspondance.
2. Tout amendement du présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par échange de notes diplomatiques l'achèvement de leurs formalités légales.
3. Toute amendement de l'Annexe du présent Accord peut être convenu directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Il s'applique provisoirement dès le jour où il aura été convenu et entre en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.
4. Si un accord multilatéral concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera amendé de façon qu'il soit conforme aux dispositions de cet accord.

**Art. 22** Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes 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 par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord des Parties contractantes avant la fin de cette période.
3. En l'absence 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 subséquent sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Art. 24** Entrée en vigueur

1. Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature jusqu'à son entrée en vigueur.
2. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées 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 de ces notifications.
3. À son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre la Confédération Suisse et la République de Singapour relatif aux transports aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà<sup>7</sup>, signé le 28 février 1969, ainsi que tout amendement ultérieur.

<sup>7</sup> RO 1971 1633, 1642; 1984 166; 2002 2584; 2006 671

*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 21 octobre 2024 en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application des dispositions du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Marcel Kägi

Pour le  
Gouvernement de la République de Singapour:  
Koh Soon Beng

## Annexe

**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 Singapour	Points au-delà du Singapour
Points en Suisse	Un point quelconque	Singapour	Points en Asie Deux (2) points en Australie Un (1) point en Nouvelle-Zélande

## II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par le Singapour peuvent exploiter des services aériens

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Singapour	Un point quelconque	Trois points	Points en Europe Deux (2) points aux États-Unis Deux (2) points au Canada

*Notes*

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante 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.

2. Pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée et en plus des droits spécifiés au ch. 1 de la note de la présente annexe et à l'art. 2 du présent Accord, les entreprises désignées par chaque Partie contractante pourront sur chaque vol ou sur tous les vols et à leur convenance:

- a. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
- b. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;

- c. 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 contractantes (y compris des points co-terminaux);
- d. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
- e. transférer du trafic (y compris en vertu d'arrangements en partage de codes) de l'un de leurs aéronefs sur un autre de leurs aéronefs en tout point des routes;
- f. 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, et
- g. effectuer des arrêts intermédiaires entre tout point hors du ou sur le territoire des Parties contractantes,

sans limites quant à la capacité ou au type d'aéronef et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que ces vols desservent un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

