

The Agreement was  
previously published  
as Senegal No. 1 (1975),  
Cmnd. 5953.

SENEGAL



Treaty Series No. 3 (1976)

# Agreement

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of the Republic of Senegal  
relating to Air Transport

*✓ 21/10/1974*

Dakar, 20 May 1974

[The Agreement entered into force on 8 October 1975]

*Presented to Parliament  
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs  
by Command of Her Majesty  
January 1976*

LONDON  
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE  
30p net

Cmnd. 6370

**AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM  
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE  
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SENEGAL RELATING  
TO AIR TRANSPORT**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Senegal;

Desiring to promote the development of air transport between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Senegal, and to promote international co-operation in the greatest possible measure in that field;

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, done at Chicago on 7 December 1944<sup>(1)</sup>;

Have agreed as follows :

**PART I**

**General**

**ARTICLE 1**

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing the international civil air services listed in the Annex to the present Agreement.

**ARTICLE 2**

For the purpose of the present Agreement and of its Annex :

- (1) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation;
- (2) the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade and Industry or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates and in the case of the Republic of Senegal the Minister of Transport responsible for Civil Aviation or any other person or body empowered to fulfil the said functions;
- (3) the term "designated airline" means any airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party shall have chosen as their instrument to exercise the traffic rights provided for in the present Agreement and which shall have been approved by the other Contracting Party in accordance with Articles 10,11 and 13 hereunder;
- (4) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation.

---

<sup>(1)</sup> Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

### ARTICLE 3

(1) Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties or charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they leave the said territory.

(2) There shall also be exempt from the same duties and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores, of whatever origin, taken on board aircraft in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party for use on board aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by a designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by a designated airline of the other Contracting Party, even when those supplies have been taken on board in the territory of the other Contracting Party and are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or a customs entry in accordance with customs regulations is made in respect of them.

### ARTICLE 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air routes specified in the Annex to the present Agreement. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

### ARTICLE 5

(1) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within that territory shall apply to aircraft of an airline of the other Contracting Party.

(2) Passengers, crews and consignors of freight shall be required to comply, either in person or through the intermediary of a third person acting in their name or on their behalf, with the laws and regulations governing the admission to, stay in and departure from the territory of either Contracting Party of passengers, crews or cargo, such as those applying to admission, clearance formalities, immigration, customs and measures governed by health formalities.

#### ARTICLE 6

(1) Either Contracting Party may at any time request consultation between the competent authorities of the two Contracting Parties for the purpose of the interpretation, application or amendment of the present Agreement.

(2) Such consultation shall begin at the latest within sixty (60) days of the date of receipt of the request.

(3) Any modifications which it may be decided to make to the present Agreement shall come into effect after confirmation by an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

#### ARTICLE 7

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. Termination shall take effect one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of that period. Where the Contracting Party which receives such notice does not acknowledge receipt, that notice shall be deemed to have been received fifteen (15) days after the receipt of the notice at the seat of the International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE 8

(1) If any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled, in accordance with the provisions of Article 6, by agreement between either the aeronautical authorities or the Governments of the Contracting Parties, it shall be referred to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) The tribunal shall be composed of three members. Each of the two Governments shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall agree on the appointment of a national of a third State as President.

If the two arbitrators have not been nominated within sixty (60) days from the date on which one of the two Governments proposed the settlement of the dispute by arbitration or if, within the course of the following thirty (30) days the arbitrators have not agreed on the appointment of a President, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointments.

(3) If the arbitral tribunal fails to arrive at an amicable settlement, it shall take its decision by a majority vote. In so far as the Contracting Parties do not agree to the contrary, the tribunal shall lay down its own rules of procedure and sit at a place selected by it.

(4) The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures which may be ordered during the proceedings and also with the arbitral decision, the latter being regarded in all cases as final.

(5) If and so long as either Contracting Party fails to comply with the decisions of the arbitrators, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke the rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default.

(6) Each Contracting Party shall bear the cost of the remuneration of the work of its arbitrator and half the remuneration of the President appointed.

## PART II

### Agreed services

#### ARTICLE 9

The Contracting Parties grant to each other reciprocally the right to ensure the operation by their designated airlines of the air services provided for in the route schedule in the Annex to the present Agreement. The said services shall hereinafter be called "the agreed services".

#### ARTICLE 10

(1) The Contracting Parties shall have the right to designate airlines to each other in writing for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and the provisions of Article 11 of the present Agreement, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed, in matters of the operation of international air services, by the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation.

#### ARTICLE 11

(1) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of Article 10 in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of an airline are vested in the Contracting Party which has designated the airline or in its nationals.

(2) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to place restraints upon or to suspend the exercise of the rights specified in Article 9 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party which has designated the airline or in nationals of that Contracting Party;

or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights;

or

(c) in the case of failure by that airline to operate in accordance with the provisions of the present Agreement.

(3) Unless revocation, the placing of restraints upon, or suspension is essential to prevent further infringements of the aforesaid laws and regulations, such right may be exercised only after consultation with the other Contracting Party, as provided for in Article 6. In the case of failure of such consultation, there shall be recourse to arbitration, in accordance with Article 8.

#### ARTICLE 12

(1) An airline designated by the Government of the Republic of Senegal, in accordance with the present Agreement, shall enjoy in the territory of the United Kingdom the right to put down and take up international traffic in passengers, cargo and mail at such points and on such routes as are specified for Senegal in the Annex to the present Agreement.

(2) An airline designated by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in accordance with the present Agreement, shall enjoy in Senegalese territory the right to put down and take up international traffic in passengers, cargo and mail at such points and on such routes as are specified for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in the Annex to the present Agreement.

#### ARTICLE 13

In application of Articles 77 and 79 of the Convention on International Civil Aviation relating to the constitution, by two or more States, of joint operating organisations or international operating agencies:

The Government of the Republic of Senegal reserve, in accordance with Articles 2 and 4 of the Treaty relating to Air Transport in Africa and the Annexes thereto, signed at Yaoundé on 28 March 1961 to which the Republic of Senegal has adhered, the right to designate the company Air Afrique as the chosen instrument of the Republic of Senegal to operate the agreed services and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland recognise that right.

#### ARTICLE 14

(1) The operation of the agreed services between the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the territory of the Republic of Senegal in both directions, on the routes specified in the schedule annexed to the present Agreement, constitutes a fundamental and primary right for both countries.

(2) The two Contracting Parties agree to cause the principle of equality and reciprocity to be applied in all matters relating to the exercise of rights under the present Agreement.

The airlines designated by the two Contracting Parties shall be accorded fair and impartial treatment and shall enjoy equal opportunities and rights; they shall observe the principle of equal division of the capacity to be provided for the purpose of operating the agreed services.

(3) The airlines shall, on any routes which they operate in common, have regard to their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

#### ARTICLE 15

(1) On each of the routes specified in the Annex to the present Agreement, the agreed services shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements of international air traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated an airline operating the aforesaid services.

(2) The airline or airlines designated by either Contracting Party may, subject to the limitations on global capacity provided for in paragraph (1) of this Article, provide for the needs of traffic between the territories of third States situated on the specified routes and the territory of the other Contracting Party, after account has been taken of local and regional services.

(3) In order to meet the requirements of unexpected or temporary traffic on those routes, the designated airlines shall decide among themselves on appropriate measures to meet the temporary increase in traffic. They shall immediately report thereon to the aeronautical authorities of their respective countries who may consult together if they deem fit.

(4) If an airline designated by one of the Contracting Parties does not use on one or more routes, in whole or in part, the capacity to which it is entitled, it reserves the right to seek agreement with the airline designated by the other Contracting Party with a view to transferring to the latter, for a specified period, the whole or part of the capacity in question.

The designated airline which has thus transferred its rights in whole or in part may recover them on the expiry of the aforesaid period.

#### ARTICLE 16

(1) The designated airlines shall notify to the aeronautical authorities of both Contracting Parties, not later than thirty (30) days before the entry into operation of the agreed services, particulars of the nature of the service, the aircraft types used and the schedules to be operated. The same rule shall apply to any subsequent changes.

(2) The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics regarding a designated airline as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by a designated airline of the Contracting Party referred to first in this paragraph. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### ARTICLE 17

Whenever it appears necessary to co-ordinate their respective air services the two Contracting Parties agree to consult together.

#### ARTICLE 18

(1) When an airline has been designated and authorised it may operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of this Article is in force in respect of that service.

(2) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the price to be paid for carriage resulting from the rights defined in Article 12 of the present Agreement, fixed in compliance with international standards so far as possible.

(3) The tariffs excluding, however, the receipts from and conditions of carriage of mail to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(4) The tariffs referred to in paragraph (3) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association (IATA) for the working out of tariffs.

(5) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction.

In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(6) This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within sixty (60) days from the date of submission, in accordance with paragraph (5) of this Article, these tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (5), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than sixty (60) days.



(7) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (4) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (6) of this Article one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(8) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (5) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (7) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement. So long as no arbitral award has been made, the tariffs previously in force in accordance with the procedures of the present Article shall be maintained.

#### ARTICLE 19

Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the surplus of the receipts in its territory over expenditure therein. Such transfer shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

### PART III

#### Final provisions

#### ARTICLE 20

Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party of the completion of the constitutional procedures required for the entry into force of the present Agreement, which shall enter into force on the date of the last notification.<sup>(2)</sup>

#### ARTICLE 21

The present Agreement and the Annex thereto shall be communicated to the International Civil Aviation Organisation for the purpose of registration.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Dakar this 20th day of May 1974 in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: For the Government of the Republic of Senegal:

D. I. DUNNETT

D. DIOUF

---

<sup>(2)</sup> The Agreement entered into force on 8 October 1975.

## ANNEX

### Route Schedule

#### SECTION I

Route to be operated by a designated airline of Senegal :

Dakar–intermediate points to be agreed–London–points beyond to be agreed, in both directions.

#### SECTION II

Routes to be operated by a designated airline of the United Kingdom :

London–intermediate points to be agreed–Dakar–points beyond to be agreed, in both directions.

#### *Notes :*

1. Any point on the routes set out above, other than Dakar and London, may, if the designated airlines so choose, be omitted on some or all of their flights.

2. A designated airline of either Contracting Party may serve one or more points, other than those specified in the above Route Schedule, with traffic rights between this or these points and the territory of the other Contracting Party; however no traffic rights may be exercised between this or these points and the territory of the other Contracting Party, unless these rights have been specially granted by the aeronautical authorities of the Contracting Party last mentioned.

## ACCORD

### ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Sénégal,

désireux de favoriser le développement des transports aériens entre le Sénégal et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et de l'accord international sur le transit des services aériens faits à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenus de ce qui suit:

#### TITRE I

#### Généralités

#### ARTICLE 1

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées à l'Annexe ci-jointe.

#### ARTICLE 2

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

- 1°) le mot "territoire" s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.
- 2°) l'expression "Autorités Aéronautiques" signifie:
  - en ce qui concerne la République du Sénégal le Ministre des Transports, chargé de l'Aéronautique Civile ou toute personne ou tout organisme habilité à assurer de telles fonctions;
  - en ce qui concerne le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le "Secretary of State for Trade and Industry" ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer une fonction particulière à laquelle se rapporte le présent Accord.
- 3°) l'expression "entreprise désignée" s'entend de toute entreprise de transports aériens que les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante auront nommément désignée comme étant l'instrument choisi par elles pour exploiter les droits de trafic prévus au présent Accord et qui aura été agréée par l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions des articles 10, 11 et 13 ci-après.

- 4°) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien", "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l'article 96 de la Convention.

### ARTICLE 3

1°) Les aéronefs utilisés en service aérien international par l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur sortie dudit territoire.

2°) Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes redevances ou taxes représentatives de services rendus :

- a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service aérien international de l'autre Partie Contractante;
- b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise des transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les approvisionnements mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus soient soumis au contrôle et à la surveillance des douanes.

3°) Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

### ARTICLE 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'Annexe ci-jointe. Chaque Partie

Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

#### ARTICLE 5

1°) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie Contractante.

2°) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages et marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

#### ARTICLE 6

1°) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord.

2°) Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante jours (60) à compter du jour de réception de la demande.

3°) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter au présent Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

#### ARTICLE 7

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours (15) après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### ARTICLE 8

1°) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 6, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un Tribunal arbitral.

2°) Ce Tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre, ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'un des deux Gouvernements aura proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours des trente (30) jours suivants les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3°) Le Tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4°) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5°) Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

6°) Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

## TITRE II

### Services agréés

#### ARTICLE 9

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement le droit de faire exploiter par leurs entreprises désignées respectives les services aériens spécifiés au tableau de routes figurant à l'Annexe du présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression "services agréés".

#### ARTICLE 10

1°) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes indiquées.

2°) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de celles de l'article 11 du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3°) Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

#### ARTICLE 11

1°) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 10 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2°) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, ou de limiter ou suspendre l'exercice, par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 9 du présent Accord lorsque :

- a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci ou que
- b) cette entreprise ne sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits ou que
- c) cette entreprise n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

3°) A moins que la révocation, la limitation ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation, prévue à l'article 6, avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation il sera recouru à l'arbitrage, conformément à l'article 8.

#### ARTICLE 12

1°) L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République du Sénégal conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire du Royaume-Uni du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes sénégalaises énumérées à l'Annexe ci-jointe.

2°) L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord conformément au présent Accord, bénéficiera, en territoire sénégalais, du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord énumérées à l'Annexe ci-jointe.

#### ARTICLE 13

En application des articles 77 et 79 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale visant la création par deux ou plusieurs Etats d'organisations d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation :

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord accepte que le Gouvernement de la République du Sénégal conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexées du Traité relatif aux Transports Aériens en Afrique signé à Yaoundé le 28 mars 1961, auquel la République du Sénégal a adhéré, se réserve le droit de désigner la Société Air Afrique comme instrument choisi par lui pour l'exploitation de ses services agréés.

#### ARTICLE 14

1°) L'exploitation des services agréés entre le territoire de la République du Sénégal et le territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou vice versa, services exploités sur les routes figurant au Tableau annexé au présent Accord, constitue, pour les deux pays, un droit fondamental et primordial.

2°) Les deux Parties Contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord.

Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable; elles devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

3°) Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

#### ARTICLE 15

1°) Sur chacune des routes figurant à l'Annexe du présent Accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

2°) La ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au paragraphe 1 du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

3°) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles de mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités Aéronautiques de leur pays respectif qui pourront se consulter si elles le jugent utile.



4°) Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes n'utiliserait pas sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui revient compte tenu de ses droits, elle se réserve le droit de s'entendre avec l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou parti de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

#### ARTICLE 16

1°) Les entreprises aériennes désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours (30) au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même s'appliquera aux changements ultérieurs.

2°) Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres de l'entreprise désignée pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

#### ARTICLE 17

Les deux Parties Contractantes conviennent de se consulter chaque fois qu'il sera nécessaire de coordonner leurs services aériens respectifs.

#### ARTICLE 18

1°) L'entreprise de transports aériens désignée et agréée aura le droit d'exploiter les services aériens à condition qu'un tarif établi selon les dispositions du présent article soit en vigueur pour ses services.

2°) Pour l'application des paragraphes suivants, le terme "tarif" signifie les prix à acquitter pour le transport aérien découlant des droits définis à l'article 12 du présent Accord fixés en se conformant autant que possible aux normes internationales.

3°) Les tarifs, à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport du courrier postal, devant être pratiqués par les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante pour le transport vers ou du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte-tenu de différents facteurs, y compris le coût d'exploitation, d'un profit raisonnable, et des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

4°) Les tarifs visés au paragraphe 3 du présent article seront, si possible, fixés par un accord entre les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes, après consultation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la route, et un tel accord devra être réalisé, dans la mesure du possible, en appliquant les procédures de fixation des tarifs de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

5°) Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quatre vingt dix (90) jours avant la date envisagée de leur application.

Dans certains cas spéciaux, cette période peut être réduite, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

6°) Cette approbation peut être donnée expressément; si aucune des Autorités Aéronautiques n'a exprimé son désaccord après soixante (60) jours à partir de la date de soumission, conformément au paragraphe 5 du présent article, ces tarifs seront considérés comme ayant été approuvés.

Dans le cas où la période de soumission aura été réduite, comme prévu au paragraphe 5, les Autorités Aéronautiques peuvent convenir de ce que la période pendant laquelle tout désaccord doit être notifiée sera inférieure à soixante (60) jours.

7°) Si un tarif ne peut être fixé selon les modalités définies au paragraphe 4 du présent article, ou si, durant la période définie au paragraphe 6 du présent article, une des Autorités Aéronautiques fait part à l'autre Autorité Aéronautique de son désaccord d'un tarif fixé selon les modalités du paragraphe 4, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer ce tarif par accord mutuel.

8°) Si les Autorités Aéronautiques ne pouvant s'entendre sur un quelconque tarif qui leur sera soumis selon les modalités du paragraphe 5 du présent article ou sur la détermination d'un quelconque tarif selon les modalités du paragraphe 7 du présent article, le différend sera examiné selon les modalités définies à l'article 8 du présent Accord. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, les tarifs préalablement en vigueur suivant les méthodes indiquées par le présent article seront maintenus.

## ARTICLE 19

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, le droit de transférer librement les excédents des recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire. Ce transfert s'effectuera sur la base des cours de change commerciaux prévalant pour les paiements courants.

## TITRE III

### Dispositions finales

## ARTICLE 20

Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

## ARTICLE 21

Le présent Accord et son Annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements ont signé le présent Accord.

Fait à Dakar, le 20 Mai 1974 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-  
Uni de Grande-Bretagne et  
d'Irlande du Nord:

D. I. DUNNETT

Pour le Gouvernement de la  
République du Sénégal:

D. DIOUF

## ANNEXE

### Tableau de Routes

#### SECTION I

Route à exploiter par l'entreprise aérienne désignée du Sénégal:  
Dakar-points intermédiaires à déterminer ultérieurement-Londres-points  
au-delà à déterminer ultérieurement et vice versa.

#### SECTION II

Route à exploiter par l'entreprise aérienne désignée du Royaume-Uni:  
Londres-points intermédiaires à déterminer ultérieurement-Dakar-points au-  
delà à déterminer ultérieurement et vice versa.

#### Notes:

1° Tout point des routes énumérées ci-dessus, autre que Dakar et Londres, pourra, au gré des entreprises désignées, ne pas être desservi sur tout ou partie de leurs services.

2° L'entreprise désignée de chacune des Parties Contractantes pourra desservir un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau des routes ci-dessus, avec droits de trafic, entre ce ou ces points et le territoire de cette Partie Contractante; cependant, aucun droit de trafic ne pourra être exercé entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante, à moins que ces droits n'aient été spécialement concédés par les Autorités Aéronautiques de celle-ci.