

No. 28192

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
GAMBIA**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Banjul on 5 February 1990

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 26 June 1991.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
GAMBIE**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Banjul le 5 février 1990

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 26 juin 1991.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE GAMBIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of The Gambia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties").

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944 ;²

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

For the purpose of this Agreement and the Annex attached hereto, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (b) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (d) 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;
- (e) the term "regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

¹ Came into force on 5 February 1990 by signature, in accordance with article 21.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (f) the term "aeronautical authorities" means in the case of each Contracting Party, its Secretary of State or Minister in charge of Civil Aviation or any person or body authorised under its laws to perform a particular function to which this Agreement relates;
- (g) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (h) the term "aircraft stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;
- (i) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines and propellers; and
- (j) the term "tariff" means the fare or freight rate to be charged by an airline for the carriage of passengers, baggage and cargo (excluding mail) and the conditions under which the fare or rate applies, including the price and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing; and
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4**Designation of Airlines**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
- (2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant to the airlines designated in accordance with paragraph (1) of this Article the appropriate operating authorisation.
- (3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw or alter the designation of any airline.
- (4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
- (5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (6) When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that in particular a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of that service and is at all times adhered to by that designated airline.

ARTICLE 5**Revocation and Suspension of Rights**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorisation, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airlines or in its nationals; or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such a case consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultation.

ARTICLE 6

Applications of Laws and Regulations

(1) Subject to the provisions of the Convention the laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in internal air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of both Contracting Parties when operating the agreed services on the specified routes without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with, by or on behalf of such passengers, crew or cargo carried by a designated airline of either Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.

(3) Certificates of airworthiness and certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party in relation to an aircraft used by a designated airline of that Contracting Party shall be recognised as valid by the other Contracting Party provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to the Convention.

ARTICLE 7

Exemptions from Customs Duties, Inspection Fees and Other Similar Charges

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over the territory.

(2) There shall also be exemption from the same duties, fees and charges with the exception of charges corresponding to the services performed for:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within reasonable limits and for use on board outbound aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

- (b) spare parts and regular equipment imported into the territory of either Contracting Party for the maintenance services by the designated airlines of the other Contracting Party; and
 - (c) fuel and lubricants for the supply of outbound aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
- (3) Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

ARTICLE 8

Treatment of Regular Airborne Equipment Retained on Board

The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines 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 Contracting Party. In such cases, they may be placed under the supervision of the said customs authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 9

Representation

The designated airlines of either Contracting Party shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation. The airlines shall also be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment, managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

ARTICLE 10

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to.

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 11

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines operating over the whole or part of the route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, including the rates of agency commission applicable shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation if necessary with other airlines operating over the whole or part of the route.

(3) A tariff agreed by the airlines or, if they cannot agree, a tariff which one designated airline wishes to charge shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

(4) Unless the aeronautical authorities of one Contracting Party give the other aeronautical authorities written notice of dissatisfaction with any proposed tariff submitted in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article within twenty-one (21) days the tariff shall be deemed to have been approved. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of its dissatisfaction the aeronautical authorities will at the request of either try to determine the tariff by agreement.

(5) If the aeronautical authorities cannot determine any tariff under the provisions of paragraph (4) of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into effect unless it has been approved or deemed to have been approved by both aeronautical authorities under the provisions of this Article.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by both Contracting Parties, however, a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

(8) A tariff to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and that of a third State shall be filed for approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party not less than thirty (30) days before the proposed date of its introduction and shall not be introduced until it has been approved by those aeronautical authorities.

ARTICLE 12

Provision of Statistics

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article.

(2) Such statements shall include the information required to determine the amount of traffic carried by the designated airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 13

Transfer of Earnings

(1) Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right at any time promptly to transfer in convertible currency at the official rate of exchange any excess of receipts over expenditure earned by the airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo.

(2) If the payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall to the extent that it is incompatible with this Article apply in place of the provisions of this Article.

ARTICLE 14

Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation

security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 15

Consultations

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the effective implementation of this Agreement.

(2) Either Contracting Party may request consultations. Such consultations which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion, or by correspondence shall begin within a period of sixty (60) days from the date when the other Contracting Party receives the written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second; and
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 17

Effect of Multilateral Agreement

If a general multilateral air convention enters into force in relation to both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 18

Amendments

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement it may at any time request consultations with the other Contracting Party and such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party.

(2) Any amendment to this Agreement shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

ARTICLE 19

Registration of Agreement with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 20

Duration and Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such a case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at Banjul this fifth day of February 1990.

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

ALEC IBBOTT

For the Government
of the Republic of the Gambia:

M. C. CHAM

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

SECTION I

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

London—intermediate points—Banjul—points beyond in Africa

Notes:

- (1) The routes may be operated in either direction.
- (2) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.
- (3) No traffic may be picked up at an intermediate point and set down at Banjul or at Banjul to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of The Gambia:

Banjul—intermediate points—London—points beyond in Europe

Notes:

- (1) The routes may be operated in either direction.
 - (2) The designated airline or airlines of the Republic of The Gambia may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of The Gambia.
 - (3) No traffic may be picked up at an intermediate point and set down at London or at London to be set down at a point beyond and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GAMBIE, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Gambie (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention dans le dessein de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, et à moins que le contexte n'impose une autre interprétation :

a) L'expression « le présent Accord » s'entend également de son Annexe et de tout amendement qui serait apporté à cet Annexe ou à l'Accord lui-même;

b) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et également de tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94, a et ratifié par les deux Parties contractantes, ainsi que toute annexe et de tout amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention pour autant que l'amendement ou l'annexe en question soit en vigueur pour les deux Parties contractantes;

c) Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

e) L'expression « équipement normal » s'entend des articles, autres que les approvisionnements et les pièces de rechange amovibles, à utiliser à bord d'un aéro-nef durant un vol, y compris le matériel de premier secours et de survie;

¹ Entré en vigueur le 5 février 1990 par la signature, conformément à l'article 21.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de chacune des Parties contractantes, de son Secrétaire d'Etat ou Ministre responsable de l'aviation civile ainsi que de toute personne ou organisme habilité en vertu de la législation de cette Partie à exercer une fonction au titre du présent Accord;

g) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

h) L'expression « provisions de bord » s'entend des articles immédiatement consommables destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les articles de magasins de vente;

i) L'expression « pièces de rechange » s'entend des articles destinés à la réparation ou au remplacement des pièces d'un aéronef, y compris les moteurs et les hélices; enfin

j) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) ainsi que des conditions régissant l'application de ce tarif, y compris le prix et les conditions d'agence et ceux des autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier.

Article 2

APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont soumises à celles de la Convention dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DES DROITS

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie pertinente de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés respectivement « les services convenus » et « les routes indiquées ». Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2) Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue aux entreprises désignées conformément au paragraphe 1.

3) Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler ou de modifier la désignation d'une entreprise quelconque, sous réserve d'en aviser par écrit l'autre Partie.

4) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de toute entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6) Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée, elle pourra exploiter les services convenus pour lesquels elle aura été désignée, à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord qui lui sont applicables, et en particulier de respecter en tout temps un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord et mis en vigueur pour le service en question.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES DROITS

1) Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, d'annuler l'autorisation d'exploitation, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si cette entreprise ne respecte pas les lois ou les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de suspension ou d'annulation, ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la demande de consultation déposée par l'une ou l'autre Partie contractante.

Article 6

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1) Sous réserve des dispositions de la Convention, les lois et les règlements de chaque Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire ou la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à la navigation aérienne intérieure, ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées des deux Parties contractantes dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, sans distinction de nationalité, et ces aéronefs devront les respecter à l'entrée sur le territoire de cette Partie contractante, au départ de ce territoire ou durant leur séjour sur ledit territoire.

2) Les lois et règlements de chaque Partie contractante concernant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages ou des chargements des aéronefs, par exemple les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane ou de quarantaine, devront être respectés par ces passagers, équipages ou marchandises ou pour leur compte, lorsqu'ils seront transportés par une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante, à l'entrée sur le territoire, au départ du territoire et durant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

3) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes en relation avec un aéronef utilisé par une entreprise désignée de cette Partie contractante seront reconnus valables par l'autre Partie contractante sous réserve que les conditions dans lesquelles ces certificats, brevets ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures au minimum requis qui pourra être déterminé à l'occasion conformément à la Convention.

Article 7

EXEMPTIONS DE DROITS DE DOUANE, FRAIS D'INSPECTION ET AUTRES REDEVANCES SIMILAIRES

1) Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leurs approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, boissons et tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et redevances similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord jusqu'à leur réexportation ou leur utilisation en vol au-dessus de ce territoire.

2) Seront également exemptés des mêmes droits, frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes en quantités raisonnables pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance

des entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui assurent un service international;

b) Les pièces de rechange et l'équipement normal importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants et lubrifiants pour l'approvisionnement d'aéronefs en partance exploités en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent servir durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3) Il peut être exigé que les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardées sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 8

RÉGIME DE L'ÉQUIPEMENT NORMAL DE VOL CONSERVÉ À BORD

L'équipement normal de vol ainsi que les matériels et approvisionnements conservés à bord des aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de cette Partie contractante. Ils pourront alors être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à leur réexportation ou leur aliénation conformément aux règlements douaniers.

Article 9

REPRÉSENTATION

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront autorisées à installer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux de promotion du transport aérien et de vente de billets d'avion, ainsi que les autres services nécessaires pour assurer des prestations de transport aérien. Ces entreprises seront également autorisées à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, les personnels de direction, commerciaux, techniques et d'exploitation ainsi que les autres personnels spécialisés qui sont nécessaires pour assurer les prestations de transport aérien.

Article 10

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 11

TARIFS

1) Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres compagnies aériennes qui exploitent la totalité ou une partie de la route.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article, y compris les commissions d'agence applicables, seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, en concertation, en cas de besoin, avec les autres compagnies aériennes qui exploitent en totalité ou en partie les mêmes routes.

3) Le tarif convenu par les entreprises de transport aérien ou bien, si elles ne peuvent se mettre d'accord, celui que l'une des entreprises désignées souhaite appliquer, sera soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes y consentent) avant la date proposée de sa mise en vigueur.

4) A moins que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne signifient par écrit celles de l'autre Partie leur opposition à un tarif proposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article dans les vingt et un (21) jours, ce tarif sera réputé agréé. Si, toutefois, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie font ainsi opposition par écrit, les autorités aéronautiques essayeront, à la demande des unes ou des autres, de fixer le tarif à l'amiable.

5) Si les autorités aéronautiques ne peuvent fixer aucun tarif conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, leur différend pourra, à la

demande des unes ou des autres, être réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

6) Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif ne sera mis en vigueur s'il n'a pas été agréé ou s'il n'est pas réputé agréé par les autorités aéronautiques des deux Parties conformément aux dispositions du présent article.

7) Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeurera en vigueur jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif arrêté conformément aux dispositions du présent article. Toutefois, et à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement, l'application d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe durant plus de douze (12) mois après la date normale de son expiration.

8) Le tarif appliqué par une entreprise désignée que l'une des Parties contractantes souhaite appliquer pour les transports entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers sera déposé, pour agrément, auprès des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date projetée de sa mise en vigueur et ne sera pas appliqué avant d'avoir été agréé par ces autorités aéronautiques.

Article 12

FOURNITURE DE STATISTIQUES

1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie contractante à la demande de ces dernières les relevés périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques.

2) Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 13

TRANSFERT DES BÉNÉFICES

1) Chacune des Parties contractantes accordera aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer n'importe quand, dans les meilleurs délais, en devises convertibles et au taux de change officiel, la différence entre les recettes que ces entreprises auront réalisées et les dépenses qu'elles auront engagées sur son territoire pour le transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises.

2) Si les paiements entre les Parties contractantes sont régis par un accord spécial, cet accord, s'il est incompatible avec les dispositions du présent article, s'appliquera à la place de ces dispositions.

Article 14

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1) Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2) Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et figurant en Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4) Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article qui seraient imposées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire, ou le départ de ce territoire. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident, de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

Article 15

CONSULTATIONS

1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront se consulter de temps à autre en vue d'assurer l'application satisfaisante du présent Accord.

2) Chacune des Parties contractantes pourra demander qu'aient lieu des consultations. Celles-ci, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques et qui pourront avoir lieu verbalement ou par correspondance, débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes ne soient convenues de prolonger ce délai.

Article 16

RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

1) Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, qui fera fonction de président du tribunal; et

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définira l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre

initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt obligatoire des répliques.

5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience, ou, en l'absence d'audience dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6) Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7) La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'accomplissement des démarches prévues au paragraphe 2, *b* du présent article.

Article 17

EFFET D'UN ÉVENTUEL ACCORD MULTILATÉRAL

Si une convention multilatérale de caractère général concernant la navigation aérienne entre en vigueur pour ce qui concerne les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 18

AMENDEMENT

1) Si une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier telle ou telle disposition du présent Accord, elle pourra, à n'importe quel moment, demander à engager des consultations avec l'autre Partie contractante et ces consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante.

2) Les amendements au présent Accord prendront effet une fois confirmés par échange de notes diplomatiques.

Article 19

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

DURÉE ET DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'occurrence, le présent Accord prendra fin douze (12) mois 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 l'expiration de ce délai. 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 sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Banjul le 5 février 1990.

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

ALEC IBBOTT

Pour le Gouvernement
de la République de Gambie :

M. C. CHAM

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Londres - points intermédiaires - Banjul - points au-delà en Afrique.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
- 2) La ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni pourront, lors d'un vol quelconque, ne pas faire escale à l'un ou l'autre des points susmentionnés, pourvu que les services convenus sur ces routes commencent en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.
- 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué à Banjul, ni à Banjul pour être débarqué en un point au-delà, et vice versa, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement d'un commun accord. Cette restriction s'applique également à tous les droits d'escale.

Deuxième partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de la République de Gambie :

Banjul - points intermédiaires - Londres - points au-delà en Europe.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
 - 2) La ou les entreprises désignées par la République de Gambie pourront, lors d'un vol quelconque, ne pas faire escale à l'un ou l'autre des points susmentionnés, pourvu que les services convenus sur ces routes commencent en un point situé sur le territoire de la République de Gambie.
 - 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire et débarqué à Londres, ni à Londres pour être débarqué en un point au-delà, et vice versa, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement d'un commun accord. Cette restriction s'applique également aux droits d'escale.
-