

No. 38213

**United States of America
and
Senegal**

Air transport services agreement between the United States of America and the Republic of Senegal (with annex and memorandum of understanding). Dakar, 28 March 1979

Entry into force: *provisionally on 28 March 1979 by signature and definitively on 17 August 1984 by notification, in accordance with article 17*

Authentic texts: *English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 1 March 2002*

**États-Unis d'Amérique
et
Sénégal**

Accord relatif aux services de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la République du Sénégal (avec annexe et mémorandum d'accord). Dakar, 28 mars 1979

Entrée en vigueur : *provisoirement le 28 mars 1979 par signature et définitivement le 17 août 1984 par notification, conformément à l'article 17*

Textes authentiques : *anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 1er mars 2002*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF SENEGAL

Preamble

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Senegal,

Desiring to promote the development of air transport between the United States of America and the Republic of Senegal and to further international cooperation in this field as much as possible,

Desiring to apply to the said air transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944, and

Noting that the Republic of Senegal, as a party to the Treaty of Yaounde, has with other states created a jointly-owned airline which operates the air services of each state party to that Treaty,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of this Agreement:

(A) The term "Agreement" shall mean this Agreement, the Schedule attached thereto, and any amendments thereto.

(B) The term "territory", in relation to a State, shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of that State.

(C) The expression "Treaty of Yaounde" shall mean the Treaty Concerning Air Transport in Africa signed at Yaounde on March 28, 1961.

(D) The expression "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board and the Federal Aviation Administration (with respect to the technical permission, safety standards and requirements referred to in Articles 3 and 6(B) respectively) and, in the case of the Republic of Senegal, the Minister in charge of air transport or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by those authorities.

(E) The expression "designated airline" shall mean any airline of a Contracting Party designated in accordance with paragraph (B) of Article 3 of this Agreement.

(F) The expression "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail in conformity with the routes specified in the Schedule of this Agreement.

(G) The expression "stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Article 2

(A) The Contracting Parties grant to each other the rights specified in this Agreement for the establishment and conduct of the air services specified in the Schedule of this Agreement.

(B) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to have the airline or airlines designated by each of them operate these air services. Such airlines shall enjoy in the territory of the other Contracting Party: (1) the right of transit; (2) the right of stop for non-traffic purposes; and (3) the right to take on and discharge, in international traffic, passengers, mail, and cargo, separately or in combination, at the points and over the routes specified in the Schedule of this Agreement.

Article 3

(A) Air services on a route specified in the Schedule of this Agreement may be inaugurated by an airline or airlines of one Contracting Party at any time after that Contracting Party has designated such airline or airlines for that route and the other Contracting Party has granted the appropriate operating permission.

(B) Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note to the other Contracting Party, an airline or airlines to operate air services on a route or routes specified in the Schedule of this Agreement. The other Contracting Party shall be bound to accept such designation.

(C) The Government of the United States of America recognizes that the Government of the Republic of Senegal reserves the right in Articles 2 and 4 of, and the documents attached to, the Treaty of Yaounde to designate Air Afrique as the instrument selected by it to operate air services on a route or routes specified in the Schedule of this Agreement.

(D) Upon receipt and acceptance of a designation made by one Contracting Party, and upon receipt from a designated airline of an application in the form and manner prescribed for such applications, the other Contracting Party

shall, subject to the provisions of paragraph (E) below and of Article 4 of this Agreement, be bound to grant appropriate operating permission with a minimum of procedural delay.

(E) A designated airline of one Contracting Party may be required to qualify before the aeronautical authorities of the other Contracting Party, under the laws and regulations normally applied by those authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement. Such laws and regulations shall be applied consistently with the provisions of the Convention on International Civil Aviation.

Article 4

(A) The Government of the Republic of Senegal reserves the right to withhold or revoke the operating permission referred to in Article 3 of this Agreement with respect to any airline designated by the Government of the United States of America, or to impose conditions on such permission, in the event that:

(1) Such airline fails to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Republic of Senegal;

(2) Such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or

(3) The Government of the Republic of Senegal is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the United States of America.

(B) The Government of the United States of America reserves the right to withhold or revoke the operating permission referred to in Article 3 of this Agreement with respect to any airline designated by the Government of the Republic of Senegal, or to impose conditions on such permission, in the event that:

(1) Such airline fails to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the United States of America;

(2) Such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or

(3) The Government of the United States of America is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of or Governments of a reasonable number of states party to the Treaty of Yaounde and that such ownership and control are vested in approximately equal proportions in nationals of or the Governments of such states.

(C) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement, the right to withhold or revoke such permission shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

(A) The laws and regulations of one 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 its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(B) The laws and regulations of one Contracting Party relating 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 of the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first mentioned Contracting Party.

Article 6

(A) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by

the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

(B) The competent aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards and requirements relating to aeronautical facilities, crew, aircraft, and the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, following such consultations, the competent aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety and security standards and requirements of the other Contracting Party to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to said Convention, and the other Contracting Party will take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the technical permission referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such permission, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 7

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges (representing services rendered) for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for use by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 8

(A) Aircraft used in air services by the designated airlines of one Contracting Party, and fuel, lubricants, spare parts, regular equipment, and aircraft stores on board such aircraft,

(1) on arrival in the territory of the other Contracting Party and retained on board such aircraft on leaving that territory, shall be exempt, to the fullest extent possible under the national laws of that other Contracting Party and on a basis of reciprocity and equality, from customs duties, inspection fees, and other national duties and charges,

(2) may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that Contracting Party who may require that they be placed under the supervision of the customs authorities until they are re-exported or are covered by a customs declaration.

(B) Spare parts and equipment, including engines, regular equipment, ground equipment, stores, fuel, lubricants, consumable technical supplies, and other items, which are imported by or on behalf of the designated airlines of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party and intended for use solely in connection with the operation, maintenance or servicing of aircraft of such designated airlines, shall be exempt, to the fullest extent

possible under the national laws of that other Contracting Party and on a basis of reciprocity and equality, from customs duties, taxes, inspection fees, and other national duties and charges. The Contracting Party granting the exemption may require that such items be kept under customs supervision and control.

(C) Spare parts, regular equipment, stores on board, fuel, lubricants, consumable technical supplies, and other items embarked on the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use solely in connection with the operation, maintenance or servicing of the aircraft of such airlines shall be exempt, to the fullest extent possible under the national laws of the other Contracting Party and on a basis of reciprocity and equality, from export restrictions, customs duties, taxes, inspection fees, and other national duties and charges, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption.

(D) The exemptions granted by paragraphs (B) and (C) above shall also be available in situations where the designated airlines obtain items covered by these paragraphs from other airlines which enjoy similar such exemptions, subject to any required approval of the customs authorities.

Article 9

(A) All rates to be charged by an airline 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 such as costs of operation and reasonable profit as well as the characteristics of each service. To further the commitment of both Contracting Parties to expand passenger and cargo opportunities between their respective territories, innovative low rates for passenger and cargo carriage should be promoted. Each Contracting Party should encourage the respective designated airlines to explore, propose and implement the lowest possible level of rates which can be economically justified. All rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement within the limits of their legal powers.

(B) Any rate proposed to be charged by an airline of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of introduction, unless the Contracting Party with whom the filing is to be made permits filing on shorter notice. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts, through enforcement of their laws and regulations, to insure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no airline rebates any portion of such rates by any means, di-

rectly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

(C) During any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association or other association of international air carriers, any rate agreements concluded through these procedures and involving an airline or airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(D) If a Contracting Party, on receipt of the notification referred to in paragraph (B) above, is dissatisfied with the rate proposed, it shall so inform the other Contracting Party at least fifteen (15) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

(E) If a Contracting Party, upon review of an existing rate charged for carriage to or from its territory by an airline or airlines of the other Contracting Party, is dissatisfied with that rate, it shall so notify the other Contracting Party and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

(F) In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph (D) or (E) above, each Contracting Party will exercise its best efforts to put such rate into effect.

(G) (1) If under the circumstances set forth in paragraph (D) above, no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective, or

(2) If under the circumstances set forth in paragraph (E) above, no agreement can be reached prior to the expiration of sixty (60) days from the date of notification, then the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of; provided, however, that the Contracting Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable service between the same points.

(H) When in any case under paragraph (D) or (E) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultations initiated by the complaint of one Contracting Party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either, the terms of Article 14 of this Agreement shall apply. Pending decision by the arbitral tribunal, the rate in effect immediately prior to the objection raised in accordance with paragraph (D) or (E) above shall continue in effect.

Article 10

The following provisions shall govern the sale of air transportation, the conversion and remittance of revenues and ground handling.

(A) Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, in its discretion, through its agents. Such airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be

free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

(B) Each Contracting Party will grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to repatriate freely local revenues in excess of sums locally disbursed. This transfer will be carried out on the basis of the prevailing commercial rate of exchange at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

(C) Local revenues in excess of sums locally disbursed mentioned in paragraph (B) above will be exempted from taxes on the income and/or tax on profits of enterprises, to the fullest extent permitted by national law. In any event reciprocity will be applied in this matter.

(D) Each Contracting Party agrees to use its best efforts to ensure that the designated airlines of the other Contracting Party are offered the choice, subject to reasonable limitations which may be imposed by airport authorities, of providing their own services for ground handling operations or having them provided by a servicing agent as authorized by the airport authority.

Article 11

(A) There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on any route covered by this Agreement.

(B) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route.

(C) The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(D) Services provided by an airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

(1) Traffic requirements between the country of origin and the country of ultimate destination of the traffic;

(2) The requirements of through airline operations; and

(3) The traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 12

The Contracting Parties recognize the importance of charters to the development of air transport between their territories and agree to promote and encourage their growth.

The authorized airlines of each Contracting Party may operate charter air services pursuant to this Agreement. The charter-worthiness of flights shall be determined by the rules of the country of traffic origin.

All the provisions of this Agreement, except those applicable only to scheduled services, shall apply to charter services.

Article 13

Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 14

(A) Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily adjusted through consultation shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedure set forth herein.

(B) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

(1) One arbitrator shall be designated by each Contracting Party within sixty (60) days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within thirty (30) days after such period of sixty (60) days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.

(2) If either Contracting Party fails to designate an arbitrator or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph (1) above, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators. In no event shall the third arbitrator be a national of either Contracting Party.

(C) Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

(D) In the event one Contracting Party fails to comply with the decision or award of the arbitral tribunal, the other Contracting Party may, so long as such failure continues, suspend either in whole or in part the operating permission of the designated airline or airlines of the Contracting Party in default.

(E) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 15

Either Contracting Party may, at any time, notify the other of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The termination shall take effect one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the end of this period. If the Contracting Party receiving such notice does not acknowledge the receipt thereof, the notice shall be deemed to have been received fifteen (15) days after its receipt at the headquarters of the International Civil Aviation Organization.

Article 16

This Agreement and all of its additional amendments will be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

This Agreement shall enter into force upon an exchange of Diplomatic Notes stating that the Agreement has been approved in accordance with each Contracting Party's requirements.

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

Done in duplicate at Dakar this 28th day of March 1979 in the English and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

HERMAN J. COHEN

For the Government of the Republic of Senegal:

ADRIEN SENGHOR

ANNEX

Route Schedule

1. Republic of Senegal

An airline or airlines designated by the Government of the Republic of Senegal shall be entitled to operate scheduled air services on the route specified, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the United States of America at the point specified in this paragraph:

From Senegal via Trinidad and Tobago, Haiti, and a point in the French Antilles¹ to New York and beyond to Montreal².

2. United States of America

An airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate scheduled air services on the route specified, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of Senegal at the point specified in this paragraph:

From the United States via points in the Atlantic Ocean³ to Dakar and beyond to Liberia, Ivory Coast⁴, Ghana, Nigeria, Zaire and Kenya⁵;

3. The designated airline or airlines of each Contracting Party are authorized to operate scheduled air services to points not mentioned in the route schedule above and not located in the Republic of Senegal or the United States of America, but without traffic rights between these points and Dakar for the United States airlines and between these points and New York for the Senegalese airlines.

-
1. Either Guadeloupe or Martinique as selected by the airline or airlines on a seasonal basis.
 2. Points on any of the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all flights.
 3. Either the Azores or the Cape Verde Islands as selected by the airline or airlines on a seasonal basis.
 4. Without traffic rights.
 5. Points on any of the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all flights.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

1. Delegations representing the Governments of the United States of America and the Republic of Senegal met in Dakar from October 10-17, 1977, to complete negotiations for an air transport services agreement. Lists of the members of each Delegation are attachments 1 and 2.

2. The two Delegations concluded a revised ad referendum agreement on air transport services, the complete text of which is attachment 3.

3. The Delegations have agreed that:

a. either Contracting Party may require airlines to submit periodically, for its approval, schedules of their proposed charter and scheduled operations specifying the type of service, the aircraft to be used and the schedules and routes contemplated.

In case one of the Contracting Parties objects to a proposed schedule, consultations may be requested in accordance with Article 13 of the Agreement.

If any portion of the proposed schedule is unobjectionable the airline may implement that portion. The remaining portion of the proposed schedule to which there is objection shall not become effective until after agreement has been reached during the aforementioned consultations.

During the consultation period, the previous schedule insofar as it pertains to the points under consultation shall remain in effect.

b. where traffic rights are not authorized between Dakar and Abidjan, stopover rights of 74 hours are authorized.

4. The Air Transport Services Agreement shall come into provisional force upon its signing by representatives of both governments. An exchange of Diplomatic Notes will record this fact and will also bring this Memorandum of Understanding into effect. A later exchange of Diplomatic Notes will bring the Agreement into final force.

For the Government of the United States of America:

HERMAN J. COHEN

For the Government of the Republic of Senegal:

ADRIEN SENGHOR

ATTACHMENT 1

Delegation
United States of America
Mr. Robert A. Brown,
Chief, Aviation Negotiations Division, State (Chairman)
Mr. Francis S. Murphy,
Chief, Mediterranean and Africa, Bureau of International Affairs, CAB
Mr. Edward P. Oppler,
Chief, Regulatory Coordination Division, Office of Regulatory Policy, Department of
Transportation
Mr. Paul Behnke,
American Embassy, Dakar
Mr. Thomas Lydon,
Technical Advisor; Manager, International Programs, Air Transport Association

ATTACHMENT 2

Delegation

Government of the Republic of Senegal

Mr. Alioune Ndoye,

Director of Transport (Chairman)

Mr. Diogomaye Diop,

Chief of Civil Aviation Division

Mr. Mawa Kebe,

Chief of the Air Transport Office, Civil Aviation Division

Mr. Jean Guirma,

Representative from Air Afrique

Mr. Alioune Diagne,

Division of International Agreements and Conventions Ministry of Foreign Affairs

Mr. Mohamed Abdel Razagh Benjeloum,

Division of Legal and Consular Affairs Ministry of Foreign Affairs

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN ENTRE LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE ET LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

Préambule

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Sénégal,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la République du Sénégal et les Etats-Unis d'Amérique 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 signée à Chicago le 7 décembre 1944 et

Prenant acte du fait que la République du Sénégal, en tant que signataire du Traité de Yaoundé, a créé en commun avec d'autres Etats, une entreprise de transport aérien qui assure l'exploitation des services aériens de chaque Etat partie au Traité.

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Aux fins d'application du présent Accord:

a) le terme "accord" signifiera le présent Accord, le tableau joint en annexe et tous amendements y apportés.

b) le terme "territoire" lorsqu'il a trait à un Etat, signifiera les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection, sa juridiction ou sa tutelle.

c) l'expression "Traité de Yaoundé" signifiera le Traité relatif aux transports aériens en Afrique signé à Yaoundé le 28 mars 1961.

d) l'expression "Autorités aéronautiques" signifiera en ce qui concerne la République du Sénégal, le Ministre chargé des Transports aériens et, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, le Civil Aeronautics Board et la Federal Aviation Administration (pour ce qui est de l'autorisation technique, des normes de sécurité et des conditions requises respectivement aux articles 3 et 6 (b) ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

e) l'expression "entreprise désignée" signifiera toute entreprise de transport aérien d'une Partie contractante désignée conformément au paragraphe (B) de l'article 3 du présent Accord.

f) l'expression "service aérien" signifiera tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier conformément aux routes spécifiées au tableau du présent Accord.

g) l'expression "escale pour des raisons noncommerciales" signifiera une escale ne comportant ni embarquement ni débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

Article 2

a) Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés au présent Accord, en vue d'établir et d'assurer les services aériens énumérés au tableau dudit Accord.

b) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie le droit de faire exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par chacune d'elles les services aériens précités. Les dites entreprises bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie contractante: 1) du droit de transit, 2) du droit de faire des escales pour des raisons non commerciales, et 3) du droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, séparément ou ensemble, des passagers, du courrier et des marchandises, aux escales et sur les routes spécifiées au tableau du présent Accord.

Article 3

a) Les services aériens sur une route spécifiée au tableau du présent Accord pourront à tout moment être inaugurés par une ou plusieurs entreprises de l'une des Parties contractantes après que cette Partie contractante ait désigné la ou les entreprises chargées d'exploiter cette route et que l'autre Partie contractante ait accordé l'autorisation d'exploitation nécessaire.

b) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises pour exploiter des services aériens sur une route ou des routes spécifiées au tableau du présent Accord. L'autre Partie contractante sera tenue d'accepter cette désignation.

c) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique reconnaît que le Gouvernement de la République du Sénégal, conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexes du Traité de Yaoundé, se réserve le droit de désigner Air Afrique comme instrument choisi par lui pour l'exploitation de services aériens sur une route ou sur des routes spécifiées au tableau du présent Accord.

d) Dès réception et acceptation d'une désignation faite par l'une des Parties contractantes et dès réception d'une demande soumise par une entreprise désignée sous la forme et de la manière prescrites pour de telles demandes, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe (e) ci-dessous et de l'article 4 du présent Accord, accorder dans un délai de procédure minimum l'autorisation d'exploitation appropriée.

e) Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger qu'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante fournisse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités avant que ladite entreprise ne soit autorisée à assurer l'exploitation des services prévus dans le présent Accord. Ces lois et règlements seront appliqués conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale.

Article 4

A. Le Gouvernement de la République du Sénégal se réserve le droit de refuser l'autorisation prévue à l'article 3 du présent Accord à toute entreprise désignée par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, de révoquer une telle autorisation, ou d'assortir cette autorisation de conditions lorsque:

1) Ladite entreprise ne satisfait pas aux conditions stipulées par les lois et règlements normalement appliqués par les Autorités aéronautiques de la République du Sénégal.

2) Ladite entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord; ou que

3) Le Gouvernement de la République du Sénégal ne sera pas convaincu qu'une part substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants des Etats-Unis d'Amérique.

B. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se réserve le droit de refuser l'autorisation prévue à l'article 3 du présent Accord à toute entreprise désignée par le Gouvernement du Sénégal, de révoquer une telle autorisation, ou d'assortir cette autorisation de conditions lorsque:

1) Ladite entreprise ne satisfait pas aux conditions stipulées par les lois et règlements normalement appliqués par les Autorités aéronautiques des Etats-Unis d'Amérique.

2) Ladite entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord; ou que

3) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ne sera pas convaincu qu'une part substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants ou par les Gouvernements d'un nombre raisonnable d'Etats signataires du Traité de Yaounde et que ladite propriété et ledit contrôle sont détenus, en proportions sensiblement égales, par des ressortissants ou par des gouvernements desdits Etats.

C. A moins qu'il ne soit essentiel de prendre des mesures immédiates pour prévenir toute nouvelle violation des lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord, le droit de refuser ou de révoquer ladite autorisation ne devra être exercé qu'après avoir consulté l'autre Partie contractante.

Article 5

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, et lesdits aéronefs seront tenus de s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

b) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises transportés par aéronef, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, doivent être observés par lesdits passagers et équipages, soit

personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant pour leur compte, et en ce qui concerne lesdites marchandises de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu.

Article 6

A) 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 et services spécifiés dans le présent Accord, sous réserve que les conditions aux termes desquelles ces certificats, brevets ou licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

B) Les Autorités aéronautiques compétentes de chaque Partie contractante peuvent solliciter la tenue de consultations sur les normes et exigences de sécurité et de sûreté relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises désignées qui sont appliquées et administrées par l'autre Partie contractante. Si, à la suite de ces consultations, les Autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties contractantes jugent que l'autre Partie contractante n'applique pas ou n'administre pas efficacement, dans ces domaines, les normes et exigences de sécurité et de sûreté égales ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, elles en informeront l'autre Partie contractante et lui notifieront les mesures jugées nécessaires pour amener les normes et exigences de sécurité et de sûreté de l'autre Partie contractante à un niveau au moins égal aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention, et l'autre Partie contractante prendra alors les mesures correctives appropriées. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou d'annuler l'autorisation technique mentionnée à l'article 3 de cet Accord en ce qui concerne l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer des conditions à cette autorisation au cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas les mesures appropriées dans un laps de temps raisonnable.

Article 7

Chaque Partie contractante pourra imposer ou permettre que soient imposées des taxes justes et raisonnables (représentant les services rendus) pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations sous son contrôle, à condition que lesdites taxes ne soient pas plus élevées que celles imposées pour l'utilisation desdits aéroports et desdites installations par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

Article 8

A. Les aéronefs utilisés pour assurer les services aériens par les entreprises désignées d'une Partie contractante ainsi que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant à bord desdits aéronefs,

1) à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante et à condition qu'ils demeurent à bord desdits aéronefs jusqu'à leur sortie dudit territoire, seront exonérés, dans toute la mesure du possible aux termes des lois nationales de l'autre Partie contractante et sur une base de réciprocité et d'égalité, des droits de douane, frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux;

2) ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante qui pourront exiger qu'ils soient placés sous la surveillance des autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

B. Les pièces de rechange et l'équipement y compris les moteurs, l'équipement normal, l'équipement au sol, les provisions de bord, les carburants, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables et autres articles qui sont importés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ou pour le compte desdites entreprises sur le territoire de l'autre Partie contractante, et sont uniquement destinés à être utilisés pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs desdites entreprises désignées seront exonérés, dans toute la mesure du possible aux termes des lois nationales de l'autre Partie contractante et sur une base de réciprocité et d'égalité, des droits de douane, des taxes, des frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux. La Partie contractante ayant accordé l'exemption pourra exiger que lesdits articles soient placés sous la surveillance et le contrôle des douanes.

C. Les pièces de rechange, l'équipement normal, les provisions de bord, les carburants, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables et autres articles embarqués dans les aéronefs des entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et uniquement destinés à être utilisés pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs desdites entreprises désignées, seront exonérés, dans toute la mesure du possible, aux termes des lois nationales de l'autre Partie contractante et sur une base de réciprocité et d'égalité, des restrictions d'exportation, des droits de douane, des taxes, des frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux, que ces articles soient ou non utilisés, ou consommés intégralement dans les limites du territoire de la Partie contractante ayant accordé l'exemption.

D. Les exceptions accordées en vertu des paragraphes (B) et (C) ci-dessus seront également applicables dans les circonstances où les entreprises désignées obtiendront les articles prévus aux paragraphes sus-mentionnés d'autres entreprises qui bénéficient de façon analogue desdites exemptions, sous réserve de toute approbation nécessaire des autorités douanières.

Article 9

A) Tous les tarifs devant être appliqués par l'entreprise d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à des taux raisonnables en tenant dûment compte de tous les facteurs appropriés tels que coûts d'exploitation et profits raisonnables ainsi que des caractéristiques de chaque service. Pour stimuler l'engagement de chacune des deux parties contractantes à promouvoir le trafic de passagers et de marchandises entre leurs territoires, des tarifs novateurs et bas pour le transport de passagers et de marchandises devraient être encouragés. Chaque Partie contractante doit encourager les entreprises désignées respectives à étudier, proposer et appliquer des tarifs du plus bas niveau possible se justifiant d'un point de vue économique. Tous les tarifs seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui agiront conformément à leurs obligations en vertu du présent Accord et cela, dans les limites de leurs pouvoirs juridiques.

B) Tout tarif qu'une entreprise de l'une des Parties contractantes se propose d'appliquer pour des services de transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante devra, le cas échéant, être soumis par cette entreprise aux Autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date prévue pour sa mise en application, à moins que la Partie contractante à l'approbation de laquelle doit être soumis le tarif proposé, n'accepte un délai plus court. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante feront tout ce qui est en leur pouvoir, par l'application de leurs lois et règlements, pour s'assurer que les tarifs appliqués et perçus sont conformes aux tarifs soumis à l'approbation de l'une ou l'autre des Parties contractantes et qu'aucune entreprise ne consent en aucune façon à pratiquer, directement ou indirectement, un quelconque rabais sur ces tarifs, même sous forme de commissions de vente excessives accordées aux agences ou par l'utilisation d'un taux de change peu réaliste.

C) Pendant toute période de temps pour laquelle l'une ou l'autre Partie contractante a approuvé la procédure des conférences de trafic de l'Association du Transport aérien international ou d'autres associations de transporteurs aériens, tout accord tarifaire conclu conformément à ladite procédure et concernant l'entreprise ou les entreprises de ladite Partie contractante sera soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de cette Partie contractante.

D) Si l'une des Parties contractantes, après réception de la notification prévue au paragraphe (b) ci-dessus, n'approuve pas le tarif proposé, elle en avisera l'autre Partie contractante au moins quinze (15) jours avant la date à laquelle ledit tarif serait autrement mis en application et les Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur un tarif convenable.

E) Si l'une des Parties contractantes, après avoir examiné le tarif existant appliqué aux services de transport vers ou en provenance de son territoire par une entreprise ou des entreprises aériennes de l'autre Partie contractante, n'approuve pas ce tarif, elle en avisera l'autre Partie contractante et les deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur un tarif convenable.

F) Au cas où un accord serait conclu conformément aux dispositions du paragraphe (d) ou (e) susmentionnés, chacune des Parties contractantes s'efforcera de mettre en application le tarif convenu.

G) 1. Si dans les conditions prévues au paragraphe (d) ci-dessus, un accord ne peut être obtenu avant la date à laquelle ledit tarif serait autrement mis en application, ou

2. Si dans les conditions prévues au paragraphe (e) ci-dessus, un accord ne peut être obtenu avant l'expiration d'un délai de soixante (60) jours, à partir de la date de notification, alors la Partie contractante qui s'oppose au tarif pourra prendre les mesures qu'elle estimera nécessaires en vue d'empêcher l'introduction ou le maintien du service en question au tarif faisant l'objet du désaccord, à la condition toutefois que la Partie contractante qui s'oppose au tarif n'exige pas l'application d'un tarif supérieur au tarif le plus bas appliqué par sa ou ses propres entreprises pour un service comparable entre les mêmes points.

H) Si dans l'un des cas prévus au paragraphe (d) ou (e) sus-mentionnés, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent convenir d'un tarif convenable, dans un délai raisonnable, à l'issue des consultations engagées à la suite de la réclamation de l'une des Parties contractantes portant sur le tarif proposé ou sur un tarif en vigueur de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie contractante, les dispositions de l'article 14 du présent Accord seront applicables à la demande de l'une ou de l'autre Partie contractante. Tant que la décision arbitrale n'aura pas été rendue, le tarif en vigueur immédiatement avant l'opposition formulée conformément aux paragraphes (d) ou (e) susmentionnés, sera maintenu.

Article 10

Les dispositions suivantes régiront la vente des billets de transport aérien, la conversion, le transfert des revenus et la manutention au sol.

A) Chaque entreprise désignée aura le droit de vendre des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Cette entreprise aura le droit de vendre ces billets et n'importe qui sera libre de les acheter avec la monnaie du territoire où a lieu la vente ou en monnaies librement convertibles d'autres pays.

B) Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de rapatrier librement les recettes locales en sus des dépenses effectuées au niveau local. Ce transfert sera effectué sur la base du taux de change commercial en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et envoi.

C) Les recettes locales réalisées en sus des dépenses effectuées au niveau local mentionnées au paragraphe b) ci-dessus, seront exonérées d'impôt sur le revenu et/ou d'impôt sur le bénéfice des sociétés, dans toute la mesure du possible permise par les lois et règlements nationaux. En tout cas la règle de la réciprocité sera appliquée en la matière.

D) Chaque Partie contractante est d'accord pour s'assurer que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ont, sous réserve des limitations raisonnables qui peuvent être imposées par les Autorités aéroportuaires, le choix de fournir leurs propres services pour les opérations de manutention au sol ou de faire exécuter ces opérations par un agent de service autorisé par l'autorité aéroportuaire.

Article 11

A) Il sera accordé aux entreprises de chaque Partie contractante, sur une base juste et équitable, la possibilité d'exploiter toute route mentionnée dans le présent Accord.

B) Pendant l'exploitation, par les entreprises de chacune des deux Parties contractantes, des services aériens mentionnés dans le présent Accord, les intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante seront toutefois pris en considération, afin de ne pas affecter indûment les services qu'assurent ces dernières sur l'ensemble ou sur une partie de la même route.

C) Les services aériens mis à la disposition du public par les entreprises en vertu du présent Accord seront étroitement liés aux exigences dudit public en matière de transport aérien.

D) Les services offerts par une entreprise aux termes du présent Accord auront pour objectif primordial de fournir une capacité correspondante à la demande du trafic entre le pays dont cette entreprise a la nationalité et les pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services, à un ou plusieurs points et sur les routes spécifiées dans le présent Accord, du trafic international, à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les deux Parties contractantes et sera soumis au principe général selon lequel la capacité doit être liée:

- 1) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- 2) aux exigences liées à l'exploitation des avions long-courrier; et
- 3) aux exigences du trafic dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 12

Les Parties contractantes reconnaissent l'importance des charters dans le développement du transport aérien entre leurs territoires et acceptent de promouvoir et d'encourager leur croissance.

Les entreprises agréées de chaque Partie contractante peuvent effectuer des vols charters en vertu du présent Accord. Les conditions requises pour assurer ces vols charters seront déterminées par les règlements du pays d'origine du trafic.

Toutes les dispositions du présent Accord, à l'exception de celles applicables seulement aux vols réguliers, seront appliquées en ce qui concerne les vols charters.

Article 13

L'une ou l'autre Partie contractante pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'amendement du présent Accord. De telles consultations commenceront au plus tard dans les soixante (60) jours à

compter du jour de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 14

A) Tout différend relatif aux questions couvertes par le présent Accord qui ne serait pas réglé de façon satisfaisante par la voie des consultations devra, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à l'arbitrage conformément à la procédure prévue dans le présent Accord.

B) L'arbitrage incombera à un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:

1) Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception par l'une des Parties d'une demande d'arbitrage envoyée par l'autre Partie contractante. Dans les trente (30) jours qui suivront ledit délai de soixante (60) jours, les deux arbitres ainsi désignés désigneront d'un commun accord un troisième arbitre qui ne devra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre Partie contractante.

2) Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas un arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas agréé conformément aux dispositions du paragraphe (1) ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de désigner au besoin un ou plusieurs arbitres. En aucun cas, le troisième arbitre ne pourra être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante.

C) Conformément aux lois et règlements en vigueur dans son pays, chaque Partie contractante fera de son mieux pour assurer l'exécution de toute décision ou sentence du tribunal arbitral.

D) Au cas où l'une des Parties contractantes ne se conformerait pas à une décision ou à une sentence du tribunal, l'autre Partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, suspendre en totalité ou en partie l'autorisation d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises désignées de la Partie contractante en défaut.

E) Les deux Parties contractantes se partageront également les frais encourus par le tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres.

Article 15

L'une quelconque des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera simultanément communiquée 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. Si la Partie contractante qui reçoit cette notification n'en accuse pas réception, celle-ci sera considérée comme reçue quinze (15) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 16

Le présent Accord et tous les amendements ultérieurs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord entrera en vigueur par échange de notes diplomatiques stipulant que l'Accord a été approuvé conformément aux conditions requises par chaque Partie contractante.

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

Fait en deux exemplaires à Dakar ce 28ième jour du mois de mars 1979, rédigés en langues anglaise et française, les deux documents faisant également foi.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

HERMAN J. COHEN

Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :

ADRIEN SENGHOR

ANNEXE

Tableau des routes

1. République du Sénégal.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Sénégal seront habilitées à assurer des services aériens réguliers sur la route spécifiée, dans les deux sens, et à effectuer des atterrissages, suivant un programme bien déterminé, sur le territoire des Etats-Unis d'Amérique au point spécifié dans ce paragraphe:

Du Sénégal via Trinidad et Tobago, Haiti et un point aux Antilles françaises¹ vers New-York et au-delà vers Montréal².

2. Etats-Unis d'Amérique.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique seront habilitées à assurer des services aériens réguliers sur la route spécifiée, dans les deux sens, et à effectuer des atterrissages, suivant un programme bien déterminé, sur le territoire du Sénégal au point spécifié dans ce paragraphe:

Des Etats-Unis via des points dans l'Océan Atlantique³ vers Dakar et au-delà jusqu'au Libéria, en Côte d'Ivoire⁴, au Ghana, au Nigéria, au Zaïre et au Kenya⁵,

3. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante pourront desservir un ou plusieurs points autres que ceux inscrits au tableau de routes ci-dessus et qui ne sont pas situés sur le territoire de la République du Sénégal ou des Etats-Unis d'Amérique, sans droit de trafic cependant entre ee ou ees points et Dakar pour les entreprises des Etats-Unis et ce ou ees points et New York pour les entreprises sénégalaises.

-
1. La Guadeloupe ou la Martinique selon le choix de l'entreprise ou des entreprises et sur la base d'un programme saisonnier.
 2. Tout point des routes énumérées pourra, au gré de chaque entreprise désignée, ne pas être desservi sur la totalité ou une partie de ses services.
 3. Les Açores ou les Iles du Cap-Vert selon le choix de l'entreprise ou des entreprises aériennes et sur la base d'un programme saisonnier.
 4. Sans droit de trafic.
 5. Tout point des routes énumérées pourra, au gré de chaque entreprise désignée, ne pas être desservi sur la totalité ou une partie de ses services.

MÉMORANDUM D'ENTENTE

1. Les délégations représentant les gouvernements de la République du Sénégal et des Etats-Unis d'Amérique se sont réunies à Dakar du 10 au 17 octobre 1977 pour achever les négociations d'un Accord sur les services de transport aérien. La liste des membres de chaque délégation figure aux annexes 1 et 2.

2. Les deux délégations ont conclu un Accord de référence révisé sur les services de transport aérien dont le texte intégral figure à l'annexe 3.

3. Les délégations sont convenues que:

a) L'une ou l'autre Partie contractante pourra exiger que les entreprises de transport aérien soumettent périodiquement, à son approbation, les programmes, en spécifiant le genre de service, l'aéronef qui sera utilisé, les horaires et routes envisagés. Dans le cas où l'une des Parties contractantes s'opposerait à un programme proposé, des consultations pourraient être demandées conformément à l'article 13 de l'Accord. Si une quelconque portion du programme proposé ne soulève aucune objection, l'entreprise peut la mettre à exécution. La partie du programme proposé qui a soulevé des objections ne pourra être appliquée qu'après conclusion d'un accord au cours des consultations précitées. Au cours de la période de consultation, le programme précédent, dans la mesure où il concerne les points faisant l'objet de la consultation, restera en vigueur.

b) La où des droits de trafic ne sont pas accordés, entre Dakar et Abidjan, des escales de 74 heures sont autorisées.

4. L'Accord relatif aux services de transport aérien entrera provisoirement en vigueur dès sa signature par les représentants des deux gouvernements. Un échange de notes diplomatiques consacrerait ce fait et mettrait également en vigueur ce mémorandum d'entente. Un échange ultérieur de notes diplomatiques mettrait définitivement cet Accord en vigueur.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

HERMAN J. COHEN

Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :

ADRIEN SENGHOR

ANNEXE I

Délégation du Gouvernement de la République du Sénégal.
MM. Alioune Ndoye,
Directeur des transports, Chef de délégation
Diogomaye Diop,
Chef de la division de l'Aéronautique civile
Mawa Kebe,
Chef du bureau des transports aériens à la division de l'Aéronautique civile
Jean Guirma,
Représentant d'Air Afrique
Alioune Diagne,
de la division des Accords et Conventions au ministère des Affaires étrangères
Mohamed Abdel Razajh Bengeloun,
de la Direction des Affaires juridiques et consulaires au ministère des Affaires étrangères.

ANNEXE II

Délégation des Etats-Unis d'Amérique.

MM. Robert A. Brown,

Chef de la division des négociations, Chef de délégation,

Francis S. Murphy,

Chef du bureau des Affaires internationales au bureau Méditerranée et Afrique au
CAB

Edward P. Oppler,

Chef de la division réglementation et coordination, bureau de la politique réglementaire
Département du transport.

Paul Behnke,

de l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique à Dakar

Thomas Lydon,

Conseiller technique, administrateur des programmes internationaux à l'Association
du transport aérien.