

**No. 47514**

---

**Switzerland  
and  
Gambia**

**Agreement between the Swiss Confederation and the Republic of the Gambia relating to scheduled air services (with annex). Banjul, 26 January 1994**

**Entry into force:** *provisionally on 29 January 1994 by signature and definitively on 26 October 2009 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *English and French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Switzerland, 21 May 2010*

---

**Suisse  
et  
Gambie**

**Accord entre la Confédération suisse et la République de Gambie relatif au trafic aérien de lignes (avec annexe). Banjul, 26 janvier 1994**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 29 janvier 1994 par signature et définitivement le 26 octobre 2009 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *anglais et français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Suisse, 21 mai 2010*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**A G R E E M E N T**  
**B E T W E E N**  
**T H E S W I S S C O N F E D E R A T I O N**  
**A N D**  
**T H E R E P U B L I C O F T H E G A M B I A**  
**R E L A T I N G T O S C H E D U L E D A I R S E R V I C E S**

Considering that Switzerland and the Republic of The Gambia

are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

desiring to develop international co-operation in the field of air transport, and

desiring to establish the necessary basis for the operation of scheduled air services,

the Government of the Republic of The Gambia and the Swiss Federal Council

have appointed plenipotentiaries who, duly authorized to that effect, have agreed as follows:

**Article 1** Definitions

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex:
  - a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
  - b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation, and in case of the Republic of The Gambia, the Minister in charge of Civil Aviation or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
  - c. The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
  - d. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
  - a. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
  - d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

### Article 3 Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.
2. The designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services of the latter airline operated over the whole or part of the same routes.
3. The main objective of the agreed services shall be to provide capacity corresponding to traffic demand between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the points served on the specified routes.
4. The right of each of the designated airlines to carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third countries, shall be exercised in conformity with the general principles of normal development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the condition that the capacity shall be adapted:
  - a. to traffic demand to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - b. to traffic demand of the areas through which the service passes, local and regional services being taken into account;
  - c. to the requirements of an economical operation of the agreed services.
5. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airline of the other except according to the terms of the present Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

**Article 4 Application of Laws and Regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

## Article 5 Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
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 aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory 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 territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo 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 6 Designation and Operating Authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.



4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airline may at any time operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement are in force.
6. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any airline and to designate another one.

#### **Article 7 Revocation and Suspension of Operating Authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
  - a. the said airline can not prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
  - b. the said airline fails to comply with or has seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
  - c. the said airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

#### **Article 8 Recognition of Certificates and Licences**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

#### **Article 9 Exemption of Duties and Taxes**

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. Shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:
  - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
  - b. spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
  - c. fuel and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board.
  - d. the necessary documents used by the designated airline of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airline for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

## **Article 10 User Charges**

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

## **Article 11 Commercial Activities**

1. The designated airline of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff, which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline designated by the other Contracting Party may exercise its activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each 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.

## **Article 12 Conversion and Transfer of Revenues**

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

## **Article 13 Tariffs**

1. The tariffs to be applied by each designated airline in connection with any transportation to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service, the interests of the consumers and the tariffs charged by other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties and after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the same route. The designated airlines shall, wherever possible, reach such agreement through the rate-fixing procedure established by the international body which formulates proposals in this matter.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities. If within fifteen days after the submission of the tariffs neither of the aeronautical authorities notifies to the other aeronautical authorities its disapproval, these tariffs shall be considered approved.

4. If the designated airlines cannot agree, or if a tariff is not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement. Such negotiations shall begin within fifteen days from the date when it becomes obvious that the designated airlines cannot agree upon a tariff or the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party their disapproval of a tariff.
5. In default of agreement the dispute shall be submitted to the procedure provided for in Article 17 hereafter.
6. A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of the present Agreement but not longer than twelve months from the day of disapproval by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties.
7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties, and that no airline illegally rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

#### **Article 14 Time-table Submission**

1. Not later than thirty days prior to the operation of the agreed services the designated airline shall submit the envisaged time-table for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two working-days before operating such flights.

### **Article 15 Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

### **Article 16 Consultations**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### **Article 17 Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within two months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary nominations.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

## **Article 18 Modifications**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall be applied provisionally from the date of its signature and enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures.
2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

## **Article 19 Termination**

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.
3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.



**Article 20 Registration with International Civil Aviation Organization**

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.


**Article 21 Entry into Force**

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature; it shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.


In witness whereof the plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Banjul this 26<sup>th</sup> day of January 1994 in the English and French languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Swiss Federal Council:



For the Government of the Republic of The Gambia:



**A N N E X**

**ROUTE SCHEDULES**

**Route Schedule I**

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Switzerland:

Points of departure	Intermediate points	Points in Gambia	Points beyond Gambia
---------------------	---------------------	------------------	----------------------

Points in Switzerland	Two points	One point	Two points in Africa
-----------------------	------------	-----------	----------------------

**Route Schedule II**

Routes on which air services may be operated by the designated airline of The Gambia :

Points of departure	Intermediate points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
---------------------	---------------------	-----------------------	---------------------------

Points in The Gambia	Two points	One point	Two points in Europe
----------------------	------------	-----------	----------------------

## NOTES

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.
2. Each designated airline may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
3. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond not specified in the Annex of the present Agreement on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

[ FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS ]

**A C C O R D**  
**ENTRE**  
**LA CONFEDERATION SUISSE**  
**ET**  
**LA REPUBLIQUE DE GAMBIE**  
**RELATIF AU TRAFIC AERIEN DE LIGNES**

La Suisse et la République de Gambie

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

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Gambie ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

## Article premier Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:
  - a. l'expression "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
  - b. l'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne la République de Gambie, le Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
  - c. l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
  - d. L'expression "tarif" signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante du celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne expressément.

## Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux de lignes sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après "services convenus" et "routes spécifiées".
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux de lignes:
  - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
  - b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
  - c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
  - d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe du présent Accord et situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.
4. Si par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### Article 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.
2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise desservant tout ou partie de la même route.
3. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.
4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:
  - a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
  - b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
  - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.
5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

#### **Article 4 Application des lois et règlements**

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux - tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires - s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 5 Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties Contractantes adhéreront.



2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au chiffre 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

## **Article 6 Désignation et autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
2. Sous réserve des dispositions des chiffres 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, qui régissent l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au chiffre 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au chiffre 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.
6. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer par notification écrite à l'autre Partie Contractante la désignation d'une entreprise et de désigner une autre entreprise.

## **Article 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:
  - a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
  - b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
  - c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au chiffre 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

## **Article 8 Reconnaissance des certificats et des licences**

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.
2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

## Article 9 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.
2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:
  - a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
  - b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
  - c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.
  - d. les documents qui sont nécessaires à l'entreprise désignée par une Partie Contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par l'entreprise désignée pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.
4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux chiffres 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 10 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.
2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 11 Activités commerciales**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.
3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

### **Article 12 Conversion et transfert des recettes**

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

### **Article 13 Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service, les intérêts des usagers et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.
2. Les tarifs mentionnés au chiffre 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure d'établissement des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de quinze jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.
4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de quinze jours après qu'il a été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auraient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant un tarif.
5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 ci-après.
6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé leur approbation.
7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction de ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 14 Approbation des horaires**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

### **Article 15 Statistiques**

Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

### **Article 16 Consultations**

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

### **Article 17 Règlement des différends**

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.



3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

### **Article 18 Modifications**

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

### **Article 19 Dénonciation**

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

### **Article 20 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale**

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

### **Article 21 Entrée en vigueur**

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Banjul, le 26<sup>e</sup> Janvier 1994 en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes font également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le Conseil fédéral suisse:



Pour le Gouvernement de la République de Gambie:



**A N N E X E**

**TABLEAUX DE ROUTES**

**Tableau I**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Gambie	Points au-delà de la Gambie
Points en Suisse	Deux points	Un point	Deux points en Afrique

**Tableau II**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Gambie peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
Points en Gambie	Deux points	Un point	Deux points en Europe

## NOTES

1. Des points intermédiaires et des points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés à l'Annexe du présent Accord, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.