

J.O. N° 6083 du samedi 18 janvier 2003

LOI n° 2002-27 du 9 décembre 2002 autorisant le Président de la République à ratifier l'Accord de Transport aérien entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, signé à Washington le 11 janvier 2001

EXPOSE DES MOTIFS

Désireux de renforcer leur coopération et de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international, la République du Sénégal et les États-Unis d'Amérique ont conclu, le 11 janvier 2001, à Washington, un accord en matière de transport aérien.

Cet accord devrait permettre de fournir aux compagnies aériennes de chaque pays, un service aérien sans restriction à destination, en provenance et au-delà du territoire de l'autre pays. Cela aura donc comme principale conséquence l'élimination des limitations sur le nombre de vols des transporteurs aériens, le type d'aéronefs qu'ils pourront utiliser et les tarifs à exiger.

Les entreprises de transport aérien pourront évoluer en parfaite concurrence et avec une intervention et une réglementation minimales des pouvoirs publics.

Ainsi, les passagers et les expéditeurs de fret devraient bénéficier d'un choix plus large de services, à des prix compétitifs et sans discrimination ou abus d'une position dominante.

Les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises désignées par le Sénégal ou les États-Unis d'Amérique, seront exonérés de droits et taxes sur les équipements et le matériel nécessaires à leurs activités.

L'accord de transport aérien entre le Sénégal et les États-Unis d'Amérique accorde, en outre, une large part à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile.

D'une part, cela concerne la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences, mais aussi les normes de sécurité relatives aux installations aéronautiques, équipages, aéronefs et exploitations des entreprises de transport aérien.

D'autre part, conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international. Le Sénégal et les États-Unis d'Amérique réaffirment leur obligation mutuelle de protéger, dans leurs relations, la sûreté de l'aviation civile contre des actes illicites.

En particulier, il s'agira de se conformer aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains actes commis à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 et de son Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, fait à Montréal le 24 février 1988.

Les deux pays agiront, dans leurs relations mutuelles, conformément aux normes et aux pratiques pertinentes relatives à la sûreté de l'aviation établie par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

A ce propos, l'accord de transport aérien sera applicable après le dépôt par le Sénégal, de l'instrument de ratification du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988 et, après échange de notes entre le

Sénégal et les Etats-Unis d'Amérique indiquant l'accomplissement des procédures internes requises à propos de l'accord de transport aérien et dudit protocole.

Cet accord de transport aérien remplace l'accord sur les services de transport aérien entre la République du Sénégal et les États-Unis d'Amérique signé à Dakar le 28 mars 1979, et modifié le 1er avril 1988.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 26 novembre 2002 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. - Le Président de la République est autorisé à ratifier l'Accord de transport aérien entre le gouvernement de la République du Sénégal et le gouvernement des États-Unis d'Amérique, signé à Washington le 11 janvier 2001.

Fait à Dakar, le 9 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Idrissa SECK.

**ACCORD DE TRANSPORT AERIEN
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL ET LE GOUVERNEMENT
DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE.**

Le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés, « les Parties ») ;

Désireux d'encourager un système d'aviation internationale fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché, avec une intervention et une réglementation minimales de la part des pouvoirs publics ;

Désireux de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix parmi les services, aux prix les plus bas, sans discrimination ni abus d'une position dominante, et souhaitant encourager chaque entreprise à mettre en place et à appliquer des prix innovants et compétitifs ;

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité aux transports aériens internationaux et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet d'actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile ; et

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. - Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. L'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne le Sénégal, le Ministère des Transports et de l'Équipement et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions dudit ministère et, en ce qui concerne les États-Unis d'Amérique, le « Département of Transportation » ou son successeur ;
2. le terme « Accord » signifie le présent Accord, ses annexes et toutes modifications y apportées ;
3. l'expression « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, moyennant rémunération ou location ;
4. le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :
 - a. tout amendement à cette Convention entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ; et
 - b. toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette annexe ou cet amendement a pris effet à l'égard des deux Parties au moment considéré ;
5. l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
6. l'expression « coût total » signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;
7. l'expression « transport aérien international » signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État ;
8. le terme « prix » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport de passagers et de leurs bagages, et/ou de marchandises (à l'exception du courrier) appliqués par des entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;
9. l'expression « escale non-commerciale » signifie un atterrissage n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier en transport aérien ;
10. le terme « territoire » signifie les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, ainsi que les eaux territoriales qui leur sont adjacentes ; et
11. l'expression « redevance d'usage » signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2. - Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, aux fins d'exploitation de transports aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non-commerciales ; et
- c) les droits mentionnés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers avec leurs bagages, des marchandises ou du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie

Article 3. - Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite en vue d'effectuer des transports aériens internationaux conformément au présent Accord et de procéder au retrait ou à la modification de ces désignations. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par voie diplomatique ; elles précisent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à effectuer le type de transport aérien spécifié à l'Annexe I, à l'annexe II, ou aux deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien désignée, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs de procédure, à condition :

- a) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de la Partie ayant désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie, ou des deux ;
- b) Que l'entreprise désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ; et
- c) Que la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien ait adopté et applique les normes prévues aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4. - Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie se réserve le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie :

- a) Si une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de nationaux de cette Partie, ou des deux à la fois ;
- b) Si cette entreprise a omis de se conformer aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord, ou
- c) Si l'autre Partie n'a pas adopté ou n'applique pas les normes prévues à l'Article 6 (Sécurité).

2. A moins qu'une action urgente ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions des alinéas 1b et 1c du présent article, les droits ainsi établis ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5. - Application des lois

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie doivent se conformer, lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, aux lois et règlements de cette Partie relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur son territoire, ainsi que de la sortie de son territoire, les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs à l'admission, aux autorisations de circulation, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, au règlement postal) doivent être observés par les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

Article 6. - Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude ou les licences qui sont délivrés ou validés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient ou n'applique pas effectivement en ce domaine des normes et obligations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales prévues par la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives pertinentes. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, si cette dernière n'adopte pas ces mesures correctives dans un délai raisonnable.

Article 7. - Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger, dans leurs relations, la sûreté de l'aviation civile contre des

actes d'intervention illicite, forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, faite à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties 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 contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes et aux pratiques recommandées pertinentes relatives à la sûreté de l'aviation, établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de son territoire et de prendre des mesures efficaces pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et des équipages ainsi que leurs bagages de soute et à main et pour effectuer les contrôles appropriés sur le fret et les provisions de bords avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre les mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

Article 8. - Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie, en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée sur le territoire, le séjour et l'emploi, de faire venir

et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de direction, de vente, personnel technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'effectuer sa propre assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie (auto-assistance) ou, à son gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ces droits sont uniquement soumis aux contraintes matérielles découlant de la sécurité de l'aéroport. Si ces considérations excluent l'auto-assistance, des services au sol sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité ; les tarifs sont fonction du coût des services fournis et ces services doivent être comparables, en nature et en qualité, à ce qu'ils seraient si l'auto - assistance était possible.

4. Toute entreprise de transport aérien de chaque Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents autorisés, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et relatives à la protection des fonds des passagers et des droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces transports, et toute personne est libre d'acheter ces transports, dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, l'excédent des recettes locales par rapport aux dépenses engagées sur place. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement sans restriction ni taxation aux taux de change applicable à la transaction et au transfert au moment où la demande initiale a été faite.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale. Si elles le souhaitent, elles peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément aux règlements locaux sur les devises.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés sur les routes spécifiées, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs - sièges, de partage de codes ou de location, avec :

a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ;

b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ; et

c) un fournisseur de transports terrestres de tout pays, à condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à de tels accords a) disposent des autorisations adéquates et b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport terrestre pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou d'un pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur. Ces marchandises, transportées par voie terrestre ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures de dédouanement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer les transports terrestres par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs terrestres, y compris le transport terrestre effectué par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transports aériens. Ces services intermodaux de transport de marchandises peuvent être proposés à un prix

unique de point à point pour le transport aérien et le transport terrestre combinés, à condition que les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

Article 9. - Droits de douane et taxes

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties, les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts sur les biens et taxes sur le capital, des droits de douanes, des droits d'accise et des droits et redevances analogues imposés par les autorités nationales et qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes, redevances et charges mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni :

a) Les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles sont prises à bord ;

b) Les équipements au sol et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international ;

c) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord ; et

d) Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie, au départ, assurant les transports aériens internationaux même lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées si les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue d'un prêt ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie des objets spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10. - Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie, chargés de fixer les droits, aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, dépourvues de toute discrimination injuste, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais sans le dépasser, de coût total assumé par les autorités ou organismes compétents, chargés de fixer les droits, pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne sur un aéroport ou au sein du complexe aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur la base de l'efficacité et de l'économie.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents qui fixent les droits sur son territoire à échanger avec les entreprises de transport aérien toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes qui fixent les droits sur son territoire à prévenir raisonnablement à l'avance les utilisateurs de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Au cours de procédures de règlement des différends mise en œuvre conformément aux dispositions de l'article 14, une Partie n'est pas considérée en infraction aux dispositions du présent article, sauf si (1) elle omet d'examiner une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou (2) et la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 11. - Concurrence loyale

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie laisse les entreprises de transport aérien désignées libres de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elles offrent en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement des limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en œuvre des conditions uniformes stipulées au paragraphe 2 du présent article et imposé sur une base non-discriminatoire, ou lorsque cela est spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord, les Parties n'exigent pas des entreprises de transport aérien le dépôt pour approbation de leurs horaires et programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt aux fins d'information, elle limite pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

Article 12. - Fixation des tarifs

1. Chaque Partie veille à ce que chaque entreprise de transport aérien désignée fixe les tarifs des transports aériens en se fondant sur la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite aux cas suivants :

a) prévenir les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;

b) protéger les consommateurs contre des tarifs trop élevés ou restrictifs sans motif raisonnable, du fait d'un abus de position dominante ; et

c) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un appui des autorités publiques, à titre direct ou indirect.

2. Aucune Partie n'exige le dépôt des tarifs prévus pour les services de transport aérien international entre les territoires des deux Parties. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties continuent à offrir aux autorités aéronautiques des Parties, sur demande, un accès immédiat aux renseignements sur les tarifs antérieurs, existants ou proposés au public, dans des conditions et sous une forme acceptable pour ces autorités.

3. Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif appliqué ou prévu par (1) une entreprise de l'une ou l'autre Partie aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou (2) l'une de ses entreprises aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un autre pays, y compris dans les deux cas le transport sur la base d'une interligne ou d'une intraligne. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tarif est incompatible avec les critères définis au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et notifie à l'autre Partie les raisons de sa désapprobation dans les meilleurs délais. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande et les Parties coopèrent pour échanger les informations nécessaires à un règlement raisonné de la question. En cas d'accord sur un tarif qui a fait l'objet d'une notification de désapprobation, chaque Partie fait tous ses efforts afin de mettre en œuvre cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

Article 13. - Consultations

Chaque partie peut à tout moment demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

Article 14. - Règlement des différends

1. Tout différend entre les Parties, relatif au présent Accord, sauf ceux qui concernent le paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), qui n'est pas initialement réglé par voie de consultations officielles, peut être soumis à une personne ou à un organisme convenu entre elles. Si elles ne parviennent pas à un règlement, le différend, à la demande de l'une des Parties, peut être soumis à arbitrage conformément aux procédures ci-dessous :

2. Le tribunal est composé de trois arbitres, comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation des deux premiers, ceux-ci conviennent de désigner un troisième arbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral ;

b) Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires, dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est de la même nationalité que l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à cette désignation.

3. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et fixe ses propres règles de procédure. Une fois constitué, il peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision définitive. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence est réunie afin de déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

4. Sauf autres dispositions convenues ou sur décision du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la fin de la constitution du tribunal. Les contre-mémoires doivent être déposés 60 jours plus tard. Le tribunal procède à une audience à la demande de l'une des Parties ou de sa propre initiative, dans un délai de 15 jours à compter de la date limite de dépôt des contre-mémoires.

5. Le tribunal s'efforce de rendre sa décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été déposés. Il rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la sentence dans un délai de 15 jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute explication fournie est donnée dans un délai de 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie donne plein effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral, dans la mesure où elles sont compatibles avec ses lois nationales.

8. Les Parties contribuent à part égale aux frais encourus par le tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'Aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est réputé faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 15. - Modification

1. Le présent Accord peut être modifié sur accord écrit des Parties.
2. Au cas où serait conclue une convention générale multilatérale sur les transports aériens dont les deux Parties deviendraient membres, les Parties se consultent afin de décider s'il y a lieu de modifier le présent Accord et dans quelle mesure.

Article 16. - Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure de lieu de réception de la notification à l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée par accord entre les Parties avant l'exploitation de cette période.

Article 17. - Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 18. - Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur une fois que le gouvernement de la République du Sénégal aura déposé son instrument de ratification du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, supplément de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 ; et sur échange de notes indiquant que le Gouvernement de la République du Sénégal a déposé son instrument de ratification du Protocole susmentionné et que les Parties ont achevé toutes les procédures internes nécessaires pour que le présent Accord entre en vigueur.
2. Lorsqu'il entre en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord sur les services de transport aérien entre la République du Sénégal et les États-Unis d'Amérique signé à Dakar le 28 Mars 1979, tel que modifié par le Protocole signé à Dakar le 1er avril 1998.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signés le présent Accord.

Fait à Washington, ce onzième janvier 2001, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT

DE LA REPUBLIQUE

DU SENEGAL

POUR LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS
D'AMERIQUE

ANNEXE I

Transports aériens réguliers

Section 1. - Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe sont autorisées à effectuer, conformément aux conditions de leur désignation, des transports aériens internationaux réguliers entre les points des routes ci-après :

a) Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée par le Gouvernement des États-Unis :

1. A ne partir de points en-deçà des États-Unis, via les États-Unis et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire du Sénégal et au-delà ;
2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre le Sénégal et tout point ou tous points.

b) Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement du Sénégal :

1. A ne partir de points en-deçà du Sénégal, via le Sénégal et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire des États-Unis et au-delà ;
2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points.

Section 2. - Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

1. exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
2. combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef ;
3. desservir sur les routes les points en-deçà les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
4. omettre des escales en un ou plusieurs points.
5. transférer du trafic entre l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point situé sur les routes ; et
6. desservir des points en-deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et proposer et publier ses services au public en tant que services directs ; sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, le service desserve un point du territoire de la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien.

Section 3. - Rupture de charge

Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de

la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire ou de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

ANNEXE II

Transports aériens affrétés

Section 1

A) les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente annexe ou le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'effectuer du trafic international affrété de passagers

(accompagnés de leurs bagages) et / ou de marchandises (y compris, mais sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, les vols affrétés partagés, et les vols affrétés mixtes (passagers/marchandises) :

1. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie ; et :

2. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, sous réserve que, en ce qui concerne les vols affrétés de marchandises, ce service fasse partir d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprenne le service au pays d'origine dans le but de transporter le trafic local entre celui-ci et le territoire de l'autre Partie.

B) Quand elles effectuent les services régis par la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente annexe ont aussi le droit : (1) de faire escale en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire ou en dehors du territoire de l'une ou l'autre des Parties ; (2) de transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie ; (3) de combiner sur le même aéronef du trafic originaire du territoire d'une Partie, du trafic originaire du territoire de l'autre Partie et celui originaire de pays tiers ; et (4) de se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, en ce qui concerne les vols affrétés de marchandises, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

C) Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes de trafic non régis par la présente annexe qui émanent des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

A) Toute entreprise de transport aérien, désignée par l'une ou l'autre des Parties, effectuant des transports aériens internationaux affrétés provenant du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit dans un sens ou dans les deux sens, se conforme, à son choix, aux lois, règlements et règles sur l'affrètement de son pays d'origine ou de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit des règles, modalités, conditions ou limitations différentes pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou pour les entreprises de transport aérien de différents pays, chaque entreprise de transport aérien désignée et soumise aux critères les moins restrictifs.

B) Cependant aucune disposition du paragraphe ci-dessus ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties de demander aux entreprises de transport aérien désignées en vertu de la présente annexe par l'une ou l'autre des Parties de respecter les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits d'annulation et de remboursement des passagers.

Section 3

Sauf en ce qui concerne les règles de protection du consommateur mentionnées au paragraphe précédent, aucune des deux Parties ne demande à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie en vertu de la présente annexe, concernant le transport du trafic provenant du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers dans un sens ou dans les deux sens, de soumettre plus d'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés à la section 2 de la présente Annexe ou d'une dérogation auxdites lois, règles et règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes .

ANNEXE III

Principes de non-discrimination dans les systèmes informatisés de réservation et de concurrence entre ces systèmes Reconnaissant que l'article 11 (Concurrence loyale) du présent Accord garantit aux entreprises de transport aérien des deux Parties « des possibilités justes et égales de concurrence » ; Considérant que la capacité d'informer le public de ses services, de manière juste et impartiale, constitue l'un des aspects les plus importants de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien, et qu'en conséquence, la qualité des informations sur les services des entreprises de transport aérien dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement ce genre d'informations auprès du public de voyageurs, ainsi que la capacité d'offrir à ces agences, sur le pied de la concurrence, des systèmes informatisés de réservation (SIR), représente pour une entreprise de transport aérien le fondement des possibilités de concurrence ; et

Considérant qu'il est également nécessaire d'assurer que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre tout emploi fautif et toute présentation trompeuse de ces informations, et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyage aient accès à des systèmes informatisés de réservation qui pratiquent réellement la concurrence.

1. Les Parties conviennent que les systèmes informatisés de réservation devront disposer de tableaux d'affichage primaires intégrés pour lesquels :

a) les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris, l'agencement des correspondances sur ces services, seront édités et affichés sur la base de critères objectifs et non-discriminatoires, qui ne soient pas influencés, directement ou indirectement, par l'identité d'une entreprise ou d'un marché. Ces critères seront appliqués de façon uniforme à toutes les entreprises de transport aérien participantes ;

b) les bases de données des SIR seront aussi complètes que possible ;

c) .les fournisseurs de SIR n'auront pas le droit d'effacer des informations soumises par les entreprises de transport aérien participantes ; ces informations seront exactes et transparentes ; par exemple, les vols à code partagé, les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales seront clairement indiqués comme tels ;

d) tous les SIR dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des informations sur les services de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties devront non seulement être tenus mais également avoir le droit de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés en vigueur sur le territoire où ils sont exploités ;

e) les agences de voyage seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès des systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors que l'agence de voyage en fait demande expresse.

2. Chacune des Parties exige que toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non- discriminatoire applicable soient autorisées à participer aux SIR de chaque fournisseur exerçant sur son territoire. Elle exige également que toutes les installations de diffusion fournies par un fournisseur de systèmes soient offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non- discriminatoire, et que les fournisseurs de SIR affichent, sur une base non-discriminatoire, objective et neutre par rapport aux entreprises de transport aérien et au marché, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés où ces derniers désirent vendre des services. Sur demande, les fournisseurs de SIR communiqueront les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères, et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

3. Les fournisseurs de SIR d'une Partie en activité sur le territoire de l'autre Partie auront le droit de faire venir et de maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et de les mettre à la libre disposition des agences ou compagnies de voyage dont l'activité principale consiste à diffuser des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes aux présents principes.

4. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux SIR et l'installation technique des matériels destinés aux SIR, que celles applicables à ces propres fournisseurs de SIR.

5. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre Partie, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'affichage (y compris les critères de correction et d'affichage), l'exploitation, ou la vente des SIR, que celles applicables à ces propres fournisseurs de SIR.

6. les SIR utilisés sur le territoire d'une Partie devront jouir d'un accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils soient conformes à ces principes et autres normes pertinentes, non- discriminatoires, techniques, de réglementation et de sûreté. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée participera aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter de SIR conformes aux présents principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Chaque Partie s'assure que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de SIR n'appliquent pas de mesures discriminatoires à l'encontre d'agences de voyage sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un SIR qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

ANNEXE IV

Transition

Les dispositions suivantes expirent le 31 mars 2003

Section 1. - Services réguliers de transport aérien de passagers.

Nonobstant les dispositions du paragraphe 7 de l'article 8 du présent Accord, les restrictions suivantes s'appliquent aux fréquences de partage de codes d'une entreprise de transport aérien des États-Unis avec un pays tiers, à destination ou en provenance du Sénégal : jusqu'au 31 mars 2001, pas plus de 14 fréquences de partage de codes par semaine ; du 1er avril 2001 au 31 mars 2002, pas plus de 21 fréquences de partage de codes par semaine ; du 1er avril 2002 au 31 mars 2003, pas plus de 28 fréquences de partage de codes par semaine.

Les restrictions de fréquence prévues dans la présente section ne s'appliquent pas aux services exploités par des entreprises de transport aérien des États-Unis avec leur propre appareil, jusqu'au premier point d'arrivée ou à partir du dernier point de départ au Sénégal. Elles ne s'appliquent pas non plus aux arrangements de partage de codes entre les entreprises de transport aérien américaines et sénégalaises, ni aux entreprises de transport aérien désignées par le Sénégal.

Aux termes de la présente section, le terme « fréquence » signifie une exploitation d'un appareil, dans les deux sens, à destination du premier point d'arrivée au Sénégal, et à partir du dernier point de départ du Sénégal.

Le Gouvernement des États-Unis peut choisir ou changer les entreprises de transport aérien autorisées à offrir les fréquences de partage de code autorisées par la présente section, sur préavis de 30 jours ou Gouvernement du Sénégal.

Section 2. - Assistance au sol au Sénégal

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 8 du présent Accord, les entreprises de transport aérien des États-Unis n'ont le droit d'effectuer leur propre assistance au sol dans les

aéroports du Sénégal que dans la mesure compatible avec les obligations contractuelles, en vigueur au 15 décembre 2000, qui régissent l'assistance au sol dans ces aéroports.