

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

| ABONNEMENTS ET ANNONCES  | TARIF DES ABONNEMENTS  |       |                  |       | ANNONCES ET AVIS DIVERS  |
|--|--|-------|------------------|-------|--|
|  | VOIE NORMALE   |       | VOIE AERIEENNE   |       |  |
|  | Six mois   | Un an | Six mois         | Un an |  |
| Pour les abonnements et les annonces s'adresser au directeur de l'Imprimerie Nationale à Rufisque.                                 | Sénégal et autres Etats de la CEDEAO ..... 15.000f 31.000f.                        |       |                  |       | La ligne ..... 1.000 francs  |
| Les annonces doivent être remises à l'Imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.                              | Etranger : France, RDC R.C.A. Gabon, Maroc. Algérie, Tunisie. - - 20.000f. 40.000f |       |                  |       | Chaque annonce répétée...Moitié prix                               |
| Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs. | Etranger : Autres Pays 23.000f 46.000f   |       |                  |       | (Il n'est jamais compté moins de 10.000 francs pour les annonces). |
|  | Prix du numéro ..... Année courante 600 f  |       | Année ant. 700f. |       |  |
|  | Par la poste : ..... Majoration de 130 f par                                       |       | numéro           |       |  |
|  | Journal légalisé ..... 900 f   |       | Par la poste -   |       | Compte bancaire B.I.C.I.S. n° 9520 790 630/81                      |

## S O M M A I R E

### PARTIE OFFICIELLE

#### L O I S

|   |     |
|---|-----|
| 2021  |     |
| 31 décembre....Loi n° 2021-49 autorisant le Président de la République à ratifier l'Accord entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de l'Etat du Qatar portant sur l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Doha, le 16 mars 2015 .....   | 123 |
| 31 décembre....Loi n° 2021-50 autorisant le Président de la République à ratifier l'Acte additionnel n° 2 à l'Accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim et relatif à la cession-bail du navire flottant de production, stockage et déchargement (FPSO), signé le 06 août 2021 ..... | 132 |

### PARTIE OFFICIELLE

#### L O I S

**Loi n° 2021-49 du 31 décembre 2021 autorisant le Président de la République à ratifier l'Accord entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de l'Etat du Qatar portant sur l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Doha, le 16 mars 2015**

#### EXPOSE DES MOTIFS

Soucieux de se doter d'un cadre de coopération en matière de services aériens et surtout de mettre à profit les nouvelles opportunités qu'offre la mondialisation, à la faveur des avancées technologiques, le Sénégal et le Qatar ont conclu le 16 mars 2015, à Doha, un Accord portant sur l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Intervenant dans un contexte de renforcement des relations d'amitié et de coopération entre les deux pays et conformément à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, cet Accord régit les droits relatifs à l'exploitation des services aériens, et prévoit les conditions de leurs annulations et suspensions.

Ainsi est-il basé sur le principe de monodésignation, avec la possibilité offerte à chaque Partie de désigner un unique transporteur pour desservir les deux Pays. Il autorise, également, l'exploitation des droits de cinquième (5<sup>ème</sup>) liberté pour les points intermédiaires et au-delà, après avis favorable des Autorités de l'aviation civile respectives des deux pays.

Par ailleurs, aucune restriction n'est imposée relativement aux types d'aéronefs à exploiter par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes et aux types de services offerts (passagers, fret séparément ou de manière combinée). Cependant, le principe d'équilibre des capacités a été introduit afin que les entreprises de transport aérien des deux pays puissent jouir d'une possibilité juste et égale d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les deux territoires respectifs.

Ce cadre juridique bilatéral imprime à notre coopération avec le Qatar des perspectives prometteuses avec l'amélioration de la connectivité des points intermédiaires établis en Afrique, mais aussi de ceux situés au-delà de l'Etat du Qatar.

En exprimant son consentement à être lié par l'Accord portant sur l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, notre pays se donne les moyens d'assurer, d'une part la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon national et d'autre part, la satisfaction des exigences de connectivité directe et d'attractivité de notre territoire.

La ratification de cet Accord permettra d'accroître le volume de la coopération économique et commerciale entre les deux pays et de développer, subséquemment, les échanges touristiques entre le Sénégal et le Qatar.

L'Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification par l'une des Parties informant de l'accomplissement des procédures internes requises.

Telle est l'économie du présent Projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 21 décembre 2021 ;

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 entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de l'Etat du Qatar portant sur l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Doha, le 16 mars 2015.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2021.

Macky SALL

## ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL ET

LE GOUVERNEMENT DE  
L'ETAT DU QATAR

## PORTANT SUR L'EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELA

Le Gouvernement de la République du Sénégal, d'une part ;

et

Le Gouvernement de l'Etat du Qatar, d'autre part ;  
ci-après dénommés « les Parties »

Reconnaissant que les deux pays sont Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944.

Désireux de conclure un Accord supplémentaire, conformément aux dispositions de ladite Convention, dans le but d'établir et d'exploiter les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

### Article premier. - Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-après s'entendent comme suit :

1. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 07 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à ses annexes ou à la Convention, aux termes des articles 90 et 94 de ladite Convention, pour autant que ces annexes et amendements soient en vigueur et approuvés par les deux Parties.

2. Le terme « Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout protocole ou document connexe portant amendement du présent Accord ou annexe ;

3. L'expression « Autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne le Gouvernement de l'Etat du Qatar, le Président de l'Autorité de l'Aviation civile et toute autre personne, ou tout autre organisme, autorisée à assurer les fonctions dévolues audit Président, et pour la République du Sénégal, le Directeur Général de l'Agence nationale de l'Aviation civile du Sénégal (ANACS) et toute autre personne, ou tout organisme, autorisée à exercer des fonctions similaires.

4. L'expression « Entreprise de transports aériens désignée » signifie une Entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

5. Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « Entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement assignées à l'Article 96 de la Convention ;

6. Le terme « Capacité », relativement à un aéronef, signifie la capacité de charge de l'aéronef disponible sur une route ou une portion de route ; et en ce qui concerne le service aérien spécifié, la capacité d'un aéronef utilisé pour un tel service, multipliée par la fréquence des vols exploités par cet aéronef durant une période déterminée sur une route ou une portion de route ;

7. Les expressions « services agréés » et « routes spécifiées » désignent respectivement les services aériens internationaux réguliers et les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord ;

8. Le terme « tarif » désigne les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, notamment les prix et conditions pour les services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives au transport du courrier ;

9. L'expression « Redevance d'usage » signifie les frais ou les taxes à payer pour l'utilisation des aéroports, des équipements de la navigation et d'autres services connexes offerts par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie ;

10. Le terme « Territoire », relativement à un Etat, a la signification que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago.

#### Article 2. - *Applicabilité de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord sont conformes aux dispositions de la Convention, à condition que celles-ci soient applicables aux services aériens internationaux.

#### Article 3. - *Octroi de droits*

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits ci-après relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux :

a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir ;

b) le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;

2. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord pour l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées au tableau de routes figurant à l'Annexe du présent Accord. Ces services ou routes sont désignés ci-après « services agréés » et « routes spécifiées », respectivement. Pendant l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'Entreprise de transports aériens désignée par chaque Partie jouit, en plus des droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie aux points spécifiés au tableau de route figurant à l'Annexe du présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, du fret y compris du courrier, ensemble ou séparément.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Article ne confère aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération ou location, des passagers, des bagages ; des marchandises et du courrier à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette Partie.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de catastrophes naturelles, de troubles politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, l'Entreprise de transports aériens désignée d'une Partie n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réaménageant temporairement lesdites routes de façon appropriée.

5. L'Entreprise de transports aériens désignée a le droit d'utiliser toutes les voies aériennes, aéroports et tout autre équipement fourni par les Parties sans discrimination.

#### Article 4. - *Désignation et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie a le droit de désigner, par écrit, à l'autre Partie, une entreprise de transports aériens aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accorde immédiatement à l'Entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation requises.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie prouve sa capacité à remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements généralement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par de telles autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

e) l'autre Partie n'entreprend pas les mesures requises pour améliorer la sécurité, conformément à l'article 9 du présent Accord ; ou

f) la Partie ne se conforme pas à une décision ou règle découlant de l'application de l'article (18) du présent Accord.

2. A moins qu'une annulation, une suspension, ou une imposition immédiate des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent article ne soient nécessaires pour prévenir d'autres violations des lois et règlements, un tel droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. En cas de mesure prise par l'une des Parties en application du présent article, les droits de l'autre Partie prévus par l'article (18) doivent être respectés .

#### Article 6. - *Exonération des droits de douane et autres taxes*

1. Les aéronefs exploités sur les services aériens internationaux par l'Entreprise de transports aériens désignée de chaque Partie, ainsi que leur équipement ordinaire, leur approvisionnement en carburant, lubrifiant, les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons alcoolisées et le tabac) sont exonérés de tous droits de douane, taxes d'inspection, et autres taxes similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que ces équipements et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur utilisation pendant une partie du trajet au-dessus de ce territoire.

2. Sont également exonérés des mêmes droits, frais et autres taxes, à l'exception des frais correspondant au service effectué :

a) les provisions de bord de l'aéronef sur le territoire de l'une des Parties, selon les conditions fixées par les Autorités de ladite Partie et destinées à l'usage à bord d'un aéronef en partance sur un service aérien international de l'autre Partie ;

b) les pièces de rechange et le matériel ordinaire introduits dans le territoire de l'une ou l'autre Partie pour l'entretien ou la réparation de l'aéronef utilisé sur les services aériens internationaux par l'Entreprise de transports aériens de l'autre Partie ;

c) l'approvisionnement en carburant et lubrifiant dans le territoire de l'une ou l'autre Partie, des aéronefs d'une Entreprise de transports aériens désignée effectuant un service aérien international, même si cet approvisionnement doit être utilisé sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie ;

d) le matériel publicitaire et la documentation de l'Entreprise de transports aériens qui n'ont aucune valeur commerciale utilisés par les entreprises aériennes désignées sur le territoire de l'autre Partie ;

e) les fournitures de bureau introduites dans le territoire de l'une des Parties à utiliser dans les bureaux de l'Entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie, à condition que ces fournitures soient au niveau de ces bureaux pendant trois (3) ans à compter de la date d'introduction dans le territoire de ladite Partie, et sous réserve de l'application du principe de réciprocité.

Les articles visés aux alinéas Ca), (b) et c) ci-dessus peuvent faire l'objet d'inspection ou de contrôle par la douane.

3. Les passagers, bagages et fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis à un contrôle de routine. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. L'équipement ordinaire ainsi que le matériel et les approvisionnements de bord des aéronefs d'une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des Autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils restent placés sous la surveillance des dites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou fassent l'objet d'une déclaration de douane.

#### Article 7. - *Principes régissant l'exploitation des services agréés*

1. Les entreprises de transports aériens des deux Parties jouissent d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Pour l'exploitation des services agréés, l'Entreprise de transports aériens désignée par chacune des Parties prend en considération les intérêts de l'Entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services assurés par cette dernière sur tout ou partie des routes.

3. Les services agréés exploités par les entreprises de transports aériens désignées des Parties se conforment strictement à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour but primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité correspondant aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, de fret ou de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie ayant désigné l'Entreprise de transports aériens concernée. En ce qui concerne le transport des passagers, de fret ou de courrier à embarquer sur les territoires d'Etats autres que ceux ayant désigné l'entreprise de transports aériens, les dispositions sont prises conformément, aux principes généraux selon lesquels la capacité offerte est fonction :



a) des besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien intéressée (s) ;

b) des besoins du trafic dans la région à travers laquelle passent les services agréés, compte tenu de tous autres services établis par des entreprises de transport aérien des Etats compris dans cette région ;

c) des exigences de l'exploitation des services directs.

Tout privilège à accorder aux termes du présent paragraphe est déterminé par les Autorités aéronautiques des Parties.

4. La capacité des services à offrir et leurs fréquences sont, dès le début, convenues entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes avant le début de l'exploitation des services.

Lesdites capacités et fréquences des services peuvent faire l'objet d'une révision, de temps à autre, par lesdites Autorités.

#### Article 8. - *Tarifs*

1. Chaque Partie contractante autorise chaque entreprise de transports aériens désignée à fixer les tarifs des services aériens qu'elle offre sur la base des réalités commerciales du marché. Aucune Partie contractante ne peut exiger que son entreprise de transports aériens désignée se concerte avec d'autres entreprises de transports aériens par rapport aux tarifs qu'elle applique ou propose d'appliquer dans le cadre des services couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que sa propre entreprise de transports aériens désignée propose d'appliquer. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante la notification ou le dépôt des tarifs qu'elle se propose d'appliquer. Les tarifs restent en vigueur à moins qu'ils ne soient ultérieurement dénoncés en vertu du paragraphe (5) du présent article.

3. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :

a) La protection des consommateurs contre des tarifs excessifs en raison de l'abus d'une position dominante sur le marché ;

b) La prévention de tarifs dont l'application constitue un comportement anti-concurrentiel qui a pour effet ou est susceptible d'avoir ou est explicitement destiné à empêcher, à restreindre ou à fausser la concurrence ou à écarter un concurrent.

4. Chaque Partie contractante peut rejeter unilatéralement tout tarif proposé ou appliqué par sa propre entreprise de transport aérien désignée.

Cependant, une mesure pareille ne devra être prise que si l'autorité aéronautique de la Partie contractante estime que le tarif appliqué ou proposé ne répond pas aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article.

5. Aucune des Parties contractantes ne peut prendre des mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien d'un tarif que l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante applique ou propose d'appliquer. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif appliqué ou proposé n'est pas conforme aux dispositions du paragraphe 3 du présent Article, elle peut solliciter la tenue de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de sa non satisfaction. Ces consultations ont lieu dans les quatorze (14) jours qui suivent la réception de la demande (au plus tard (14) quatorze jours après réception de la demande). A défaut de consensus, le tarif entre ou reste en vigueur.

#### Article 9. - *Approbation des programmes de vol*

Les programmes de vol des entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie, y compris le type d'aéronef à utiliser ainsi que la capacité offerte, sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces programmes doivent être soumis dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent l'inauguration des services aériens réguliers. Cette condition s'applique également aux amendements ultérieurs. Dans des cas particuliers, s'il y a lieu, le délai mentionné peut être réduit après consultation entre les Autorités susvisées.

#### Article 10. - *Statistique*

Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties fournissent aux Autorités de l'autre Partie, à leur demande, des statistiques périodiques ou autres données raisonnablement requises pour examiner la capacité fournie sur les services agréés par l'Entreprise de transports aériens désignée de la Partie mentionnée en premier dans le présent Article. Ces statistiques comprennent toute information requise pour déterminer le volume du trafic effectué par ces compagnies aériennes sur les services agréés de même que les lieux de départ et de destination.

#### Article 11. - *Transfert des recettes*

1. Chaque Partie accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie le droit d'assurer le libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de la première Partie. De tels transferts sont effectués sur la base des taux de change officiels ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux de change en vigueur sur le marché pour les paiements courants.

2. Si une Partie impose des restrictions sur le transfert de l'excédent de recettes sur les dépenses par l'Entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie, cette dernière aura le droit d'imposer des restrictions réciproques sur l'Entreprise de transports aériens désignée de la première Partie.

#### Article 12. - *Sûreté de l'Aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leurs obligations mutuelles de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. Sous réserve de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties conviennent d'agir, 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, la Convention sur la suppression de la capture illicite d'aéronef, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et son Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant l'Aviation civile, internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et les dispositions des Accords multilatéraux qui a u r o n t force exécutoire sur les deux Parties.

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 équipage), des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties conviennent d'agir dans le cadre de leurs relations réciproques), conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et intitulées annexes à la Convention de l'Aviation civile internationale, à condition que ces dispositions de sûreté soient applicables aux deux Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronef immatriculés par elles, des exploitants d'aéronef qui ont leur installation fixe d'affaires ou lieu de résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports sur leur territoire, de se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être amenés à observer les dispositions de sûreté de l'aviation visées au Paragraphe (3) ci-dessus être requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour dans le territoire de l'autre Partie ainsi que la sortie du-dit territoire. Chaque Partie s'assure que des mesures adéquates sont effectivement appliquées dans son territoire pour protéger l'aéronef et contrôler les passa-

gers, l'équipage, les bagages de cabine, les bagages de soute. Le fret, les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque partie convient d'examiner avec bienveillance toute demande, que lui adresse l'autre Partie afin 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 contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Au cas où une Partie a des problèmes relatifs aux dispositions de sûreté de l'aviation du présent Article, les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie.

#### Article 13. - *Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations sur les normes de sécurité concernant l'équipage, les aéronefs ou leur exploitation adoptées par l'autre Partie. De telles consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de cette requête.

2. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties constate que l'autre Partie n'adopte pas ou n'applique pas de manière effective les normes de sécurité dans l'un de ces domaines, qui soit au moins équivalent aux normes minimales en vigueur en ce moment, conformément à la Convention, la première Partie notifie à l'autre Partie ces constatations et les mesures considérées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie ne prenne les mesures correctives nécessaires. Le fait que cette autre Partie ne prenne pas les mesures correctives requises dans un délai de quinze (15) jours ou dans une période plus longue convenue entre les Parties, constitue un motif pour l'application de l'Article 5 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par l'Entreprise de transports aériens de l'une des Parties pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de l'autre Partie, à bord et à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (appelé dans cet Article «inspection de l'aire de trafic»), sous réserve que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une telle inspection ou une série d'inspections donne lieu à :

a) des raisons sérieuses de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur, conformément à la Convention ou ;

b) des motifs sérieux de craindre des insuffisances quant à l'adoption et à l'application effectives des normes minimales conformes aux exigences de la Convention, la Partie effectuant l'inspection est, aux fins de l'Article 33 de la Convention libre de conclure que les conditions dans lesquelles le certificat ou les licences de cet aéronef ou de son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les conditions dans lesquelles l'aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales définies par la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par une entreprise désignée d'une Partie pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par le représentant de cette ou ces entreprise aériennes, l'autre Partie est libre d'en déduire que des préoccupations sérieuses telles que celles visées au paragraphe 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation de l'Entreprise de transports aériens de l'autre Partie dans le cas où la première Partie parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation de cette entreprise aérienne.

7. Toute mesure appliquée par l'une des Parties, conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est annulée dès que les faits motivant cette mesure cessent d'exister.

#### Article 14. - *Redevance d'usage*

Les redevances imposables ou autorisées à être imposées par une Partie eu égard à l'usage des aéroports et des installations de navigation aérienne par l'aéronef de l'autre Partie, ne peuvent être plus élevées que celles devant être payée par un aéronef national exploitant des services aériens internationaux réguliers.

#### Article 15. - *Applicabilité de la Législation nationale*

1. Les lois et règlements d'une Partie régissant l'arrivée à son territoire ou le départ de celui-ci, de passagers, équipage ou fret d'aéronef, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, à l'immigration, aux passeports, à la douane, à la monnaie, à la santé et à la quarantaine, doivent être respectés par ou au nom de ces passagers, équipage ou fret, à leur entrée, ou pendant leur séjour dans le territoire de cette Partie ou à leur départ de ce territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie régissant l'arrivée à son territoire ou le départ de celui-ci d'aéronef effectuant des services de navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation des aéronefs de l'autre Partie pendant qu'ils sont sur son territoire, sont appliqués.

3. Les Autorités compétentes d'une Partie ont le droit, sans causer de retards déraisonnables, de fouiller les aéronefs de l'autre Partie à l'atterrissage ou au décollage et de vérifier le certificat et autres documents requis par la Convention.

#### Article 16. - *Activités commerciales*

Chaque Partie contractante autorise les Entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie à amener et maintenir dans le territoire de l'autre Partie des employés et autre personnel responsables des activités administratives techniques et commerciales de leurs services aériens, conformément aux lois et règlements relatifs à l'entrée, au séjour et au travail de l'autre Partie.

#### Article 17. - *Consultations*

1. Dans le cadre d'une coopération étroite, les Autorités aéronautiques des Parties se consultent de temps à autre, aux fins d'assurer la mise en œuvre et le respect des dispositions du présent Accord et de l'Annexe relative au tableau des routes, et le cas échéant, y apporter des amendements.

2. L'une ou l'autre Partie peut demander par écrit, une consultation qui commence dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties ne conviennent d'une prolongation de ce délai.

#### Article 18. - *Règlement des différends*

1. En cas de différend entre les Parties relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions du présent Accord, les Parties doivent s'efforcer d'abord, de le régler, par voie de négociation.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme. En cas de désaccord, à la demande de l'une ou l'autre Partie, le différend sera soumis à un tribunal composé de trois (03) arbitres, chaque Partie désignant un arbitre et le troisième sera désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chaque Partie désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie, d'une notification par voie diplomatique, de la part de l'autre Partie demandant l'arbitrage du différend par ledit tribunal. Le troisième arbitre est ensuite désigné dans un délai supplémentaire de soixante(60) jours. Si, à l'expiration du délai indiqué, l'une des Parties n'a pas désigné un arbitre, ou si le

troisième arbitre n'a pas été désigné dans les délais prévus, l'une ou l'autre Partie peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et assumera les fonctions de Président du Tribunal d'arbitrage.

3. Chaque Partie prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné ainsi que les frais de sa représentation par rapport à la procédure arbitrale. Les frais concernant le Président et autres seront partagés équitablement entre les Parties.

4. Les Parties s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

#### Article 19. - *Amendements*

1. Si l'une ou l'autre Partie souhaite apporter des amendements à une disposition quelconque du présent Accord, ces amendements, d'un commun accord entre les Parties et, le cas échéant, après consultations, conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord, entrent en vigueur lorsqu'ils sont confirmés par échange de notes diplomatiques.

2. Si l'amendement concerne une disposition de l'Accord autre que celles contenues dans l'Annexe, il doit être approuvé par chaque Partie, conformément à ses procédures constitutionnelles.

3. Si l'amendement ne concerne qu'une disposition de l'Annexe, il peut être convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties.

#### Article 20. - *Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tout amendement ultérieur y afférent sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par l'Etat où la signature a eu lieu.

#### Article 21. - *Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et en cours de validité, sont reconnus par l'autre Partie pour l'exploitation des services agréés, sous réserve que les conditions dans lesquelles lesdits certificats et brevets ont été délivrés ou validés sont égales ou supérieures aux normes minimales établies ou pouvant l'être en vertu de la Convention. Cependant, s'agissant des vols effectués au-dessus de son propre territoire, chaque Partie se réserve le droit de ne pas reconnaître les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie ou tout autre Etat.

2. Si les privilèges ou les conditions de délivrance de licences ou brevets d'aptitude, visés au paragraphe (1) qui sont accordés par les Autorités aéronautiques d'une Partie à une personne quelconque ou Entreprise de transports aériens désignée ou eu égard à un aéronef exploitant les services agréés sur les routes spécifiées, autorisent une différence par rapport aux normes établies en vertu de la Convention, et si ladite différence a été enregistrée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander la tenue de consultations, conformément à l'article 17 du présent Accord, avec les autorités aéronautiques de la première Partie, en vue de s'assurer que la pratique en question rencontre leur agrément.

Si l'on ne parvient pas à un accord satisfaisant, on peut invoquer l'application de l'article 5 du présent Accord.

#### Article 22. - *Conformité avec les conventions multilatérales*

Si une Convention ou un Accord multilatéral de transport aérien viendrait à lier à la fois les deux Parties, le présent Accord et ses annexes seront réputés amendés en conséquence.

#### Article 23. - *Annexes*

Les annexes au présent Accord sont réputées en faire partie et toute référence au présent Accord vise également les annexes, sauf disposition contraire expresse du présent Accord.

#### Article 24. - *Dénonciation*

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce cas, le présent Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'un accusé de réception.

### ANNEXE



**La route horaire 1**

1. Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée de la République du Sénégal.

| à partir de       | Des points<br>intermédiaires | à    | Des points au-delà |
|-------------------|------------------------------|------|--------------------|
| (1)               | (2)                          | (3)  | (4)                |
| Quelconque points | Quelconque points            | Doha | Quelconque points  |

2. L'entreprise désignée du Gouvernement de la République du Sénégal peut sur tous les vols ou quelconque omettre de faire escale à l'un des points dans les colonnes (2) et (4) ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes commencent en un point dans la colonne (1).

**La route horaire 2**

1. Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée de l'Etat du Qatar.

| à partir de       | Des points<br>intermédiaires | à                 | Des points au-delà |
|-------------------|------------------------------|-------------------|--------------------|
| (1)               | (2)                          | (3)               | (4)                |
| Quelconque points | Quelconque points            | Quelconque points | Quelconque points  |

2. L'entreprise désignée de l'Etat du Qatar peut sur tous les vols ou quelconque omettre de faire escale à l'un des points dans les colonnes (2) et (4) ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes commencent en un point dans la colonne (1).

Tous les points intermédiaires et au-delà doivent être notifiées par les voies diplomatiques après l'approbation de l'autorité aéronautique de l'autre Partie, ladite notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 25. - Entrée en vigueur**

Le présent Accord est approuvé conformément aux procédures constitutionnelles requises de chaque Partie et entre en vigueur à la date d'échange de notes diplomatiques par les Parties.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dument autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Doha le 16 Mars 2015, en langues arabe, anglaise et française, les trois versions faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, la version anglaise prévaut.

*Pour le Gouvernement de la République  
du Sénégal le Ministre des Affaires  
étrangères des Sénégalais de l'Extérieur*

*Pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar  
le Ministre des Affaires étrangères*

*Son Excellence Monsieur Mankeur NDIAYE*

*Son Excellence Docteur Khaled  
Bin Mohamed AL-ATTIY AH*

**Loi n° 2021-50 du 31 décembre 2021 autorisant le Président de la République à ratifier l'Acte additionnel n° 2 à l'Accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim et relatif à la cession-bail du navire flottant de production, stockage et déchargement (FPSO), signé le 06 août 2021**

**EXPOSE DES MOTIFS**

Le 27 avril 2015, du gaz naturel a été découvert dans la zone d'exploration appelée Grand Tortue/Ahmeyim (GTA), située à cheval entre la République du Sénégal et la République Islamique de Mauritanie. Pour faciliter le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand Tortue/Ahmeyim (GTA), les deux pays ont conclu, le 09 février 2018, un Accord de coopération inter-Etats (ACI) qui instaure un cadre de coopération pour le développement et l'exploitation conjoints du champ GTA.

A cette fin, les deux Etats se concertent, de façon permanente, en vue de mettre en place un cadre adapté pour le Projet GTA aussi bien dans la détermination des coûts pétroliers que dans la définition de la législation fiscale.

C'est ainsi que l'Acte additionnel portant régime fiscal et douanier des sous-traitants intervenant dans la construction, le développement et l'exploitation du champ gazier Grand Tortue/Ahmeyim (GTA) a été signé le 21 décembre 2018. L'exécution de l'Acte précité a notamment facilité la mise en place d'un cadre fiscal pour les sous-traitants et a constitué un des principaux éléments ayant permis la prise de décision finale sur l'investissement de la première phase du projet.

Deux ans et demi après son lancement, grâce aux mesures de facilitation prises par les deux Etats, la première phase du projet a atteint un taux d'exécution d'environ 70 % en fin juillet 2021, pour un investissement global projeté à cinq (05) milliards de dollars.

Ayant maintenu l'objectif de la production commerciale de la première cargaison de gaz en 2023, les deux Etats ont également décidé d'alléger le besoin en ressources financières des participants aux projets, dont la Société Mauritanienne des Hydrocarbures (SMH) et la Société des Pétroles du Sénégal (PETROSEN), en modifiant la structure juridique relative au financement de la construction du navire flottant de production, de stockage et de déchargement (FPSO) pour le traitement du gaz naturel.

Au moment du lancement du projet en 2019, le financement du FPSO était inclus dans les contributions financières de chaque contractant.

Par ailleurs, les Etats et leurs partenaires ont convenu d'une nouvelle approche, après réévaluation de la structuration financière du projet pour en maintenir la stabilité.

Ainsi, les Parties s'engagent à céder la propriété du FPSO par l'intermédiaire de l'Opérateur, à la société GTA FPSO Company Limited, au moyen d'un contrat de vente. En outre, elles entendent louer le FPSO auprès de ladite société, suivant un contrat de location avec option de rachat anticipé dans le cas où la situation financière permettrait la levée de ladite option. GTA FPSO Company cédera le FPSO, au projet, à un prix symbolique au bout de la période de location d'une durée de 15 ans.

Pour réduire l'endettement des sociétés d'environ 30%, GTA FPSO Company mobilisera le financement estimé à 1,5 milliard de dollars pour la construction du FPSO.

Par ailleurs, l'opération de restructuration envisagée ne modifie pas la base de calcul des recettes attendues par les deux Etats avant l'opération de cession bail. En effet, les contractants renoncent à tous droits de prise en considération des charges découlant de ladite opération en matière d'impôt sur les bénéfices ou d'impôt sur les sociétés en Mauritanie ou au Sénégal, ainsi que pour le calcul des coûts pétroliers recouvrables.

Sous ce rapport, compte tenu des investissements lourds et risqués que la société GTA FPSO Company supportera pour le compte du projet, les deux Etats ont décidé d'adopter un régime spécifique à l'opération de cession-bail pour préserver leurs objectifs stratégiques dans le projet.

En ratifiant le présent Acte additionnel, les deux Etats s'engagent à contribuer à la stabilité financière du projet et au maintien du calendrier pour le début de la production commerciale en 2023.

Le présent Acte additionnel entrera en vigueur après l'échange des instruments de ratification et le restera jusqu'à ce qu'il soit mis un terme au contrat de location du FPSO.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du mardi 21 décembre 2021 ;

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

**Article unique.** - Le Président de la République est autorisé à ratifier l'Acte additionnel n° 2 à l'Accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim et relatif à la cession-bail du navire flottant de production, stockage et déchargement (FPSO), signé le 06 août 2021.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2021.

Macky SALL

Acte additionnel n° 2 à l'Accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim et relatif à la cession-bail du navire flottant de production, stockage et déchargement (FPSO)

ENTRE LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE  
DE MAURITANIE ET  
LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

Vu l'Accord de Coopération Inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim, signé le 09 février 2018 (l'« ACI ») ;

Vu l'Acte additionnel à l'accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim et relatif au régime fiscal et douanier applicable aux sous-traitants, signé le 21 décembre 2018 ;

**Considérant** le protocole d'accord relatif à la coopération dans la filière amont des hydrocarbures signé, le 23 octobre 2015 à l'occasion de la réunion de la Grande Commission Mixte ;

**Considérant** la volonté exprimée par les deux Etats d'harmoniser leurs législations fiscale et douanière en vue de la gestion commune des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim ;

**Considérant** que les Contractants, tels que définis dans l'ACI, ont formé une joint-venture non constituée en société en vue de l'exploitation du champ Grand-Tortue/Ahmeyim ;

**Considérant** que le développement du champ se fera en plusieurs phases, chaque phase comprenant le forage de puits de développement pour la Phase 1 de GTA reliés à un navire flottant de stockage et de déchargement de production (le « FPSO ») amarré à 80 kilomètres au large des côtes ;

**Considérant** que la Phase 1 a été financée par les ressources propres des Contractants ;

Considérant qu'une opération de refinancement du FPSO a été conclue pour réduire les besoins en fonds propres des Contractants afin de maintenir la stabilité financière et le calendrier menant au démarrage de la production du gaz ;

**Considérant** que dans le cadre de cette opération de refinancement, le FPSO sera cédé à la société GTA FPSO Company Ltd dont l'activité est exclusivement dédiée à l'opération de cession-bail dudit FPSO aux Contractants ;

**Considérant** qu'à la suite de la cession, les Contractants prennent en location le FPSO par l'intermédiaire de l'Opérateur de l'Unité GTA en vertu d'un contrat de location-bail d'une période maximale de 15 ans conclu avec la société GTA FPSO Company Ltd. A l'expiration de cette période, le même FPSO sera racheté à un dollar symbolique par les Contractants, et ce par l'intermédiaire de l'Opérateur agissant au nom et pour le compte des Contractants ;

**Considérant** que les Etats autorisent cette opération de refinancement du FPSO, sous réserve que les charges qu'elle génère ne réduisent pas leurs recettes fiscales attendues du Projet GTA ;

**Convaincus** que la Phase 1 du projet de développement et d'exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim nécessite des investissements lourds et risqués, justifiant la mise en place de régimes fiscaux adaptés aux spécificités des opérations en eaux profondes (Offshore profond) ;

**Décident** d'adopter le présent Acte additionnel relatif à la cession-bail du navire flottant de production, stockage et déchargement (FPSO).

Article premier. - Aux fins du présent Acte, on entend par :

- « **Contractants** » la définition retenue par l'Accord de Coopération Inter-Etats ;
- « **Contrats Pétroliers** »

Le Contrat d'Exploration-Production entre la République Islamique de Mauritanie et Kosmos Energy Mauritania en date du 05 avril 2012 concernant le Bloc C-8, tel que modifié (le « Contrat du Bloc C-8 ») ; et/ou

Le Contrat de Recherche et de Partage de Production d'Hydrocarbures entre la République du Sénégal et Petro-Tim Limited et la Société des Pétroles du Sénégal en date du 17 janvier 2012 concernant le Bloc de Saint-Louis Offshore Profond, tel que modifié (le « Contrat de Saint-Louis Offshore Profond ») ;

« **GTA FPSO Company Ltd** » la société affiliée à l'Opérateur, fournisseur de services, chargée de donner en location le FPSO aux Contractants, suivant les dispositions d'un contrat de location ;

- « **FPSO** » désigne le navire flottant de production, de stockage et de déchargement qui sera acquis par la société GTA FPSO Company dans un état équipé et prêt à l'exploitation pour les besoins du projet GTA ;

- « **Opérateur** » l'Opérateur de l'Unité tel que défini dans l'Accord de Coopération Inter-Etats ;

- « **Opérations pétrolières** » la définition retenue par l'Acte additionnel à l'accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand Tortue/Ahmeyim et relatif au régime fiscal et douanier applicable aux sous-traitants, signé le 21 décembre 2018 ;

- « **Sous-traitants** » la définition retenue par l'Acte additionnel à l'accord de coopération inter-Etats portant sur le développement et l'exploitation des réservoirs du champ Grand Tortue/Ahmeyim et relatif au régime fiscal et douanier applicable aux sous-traitants, signé le 21 décembre 2018.

Art. 2. - Le présent Acte additionnel a pour objet de définir :

- le traitement des coûts pétroliers et le régime fiscal applicables à l'opération de cession-bail du FPSO conclue entre l'Opérateur agissant pour le compte des Contractants, en qualité de cédant-preneur, et la société GTA FPSO Company Ltd, en qualité de cessionnaire-bailleur, dans le cadre du Projet GTA ;

- le régime fiscal applicable à la société GTA FPSO Company Ltd, ayant comme activité exclusive l'opération de refinancement du FPSO.

Art. 3. - Pour l'application du présent Acte, la cession-bail est l'opération par laquelle :

- les Contractants cèdent le FPSO à la société GTA FPSO Company Ltd ;

- la société GTA FPSO Company Ltd donne en location le FPSO aux Contractants. Dans le cadre de cette location, le rôle de la société GTA FPSO Company Ltd se limite à la mise à disposition du FPSO aux Contractants. La gestion du FPSO est assurée par l'Opérateur qui contracte, lui-même, avec les sous-traitants intervenant dans l'exploitation et la maintenance du FPSO ;

- les Contractants rachètent le FPSO, suivant les dispositions contractuelles conclues avec la société GTA FPSO Company Ltd.

Art. 4. - Aux fins du présent Acte, les dispositions fiscales ci-après sont applicables aux Contractants et à la société GTA FPSO Company Ltd :

1. L'opération de cession-bail conclue entre l'Opérateur et la société GTA FPSO Company Ltd est considérée, sauf indication contraire expresse dans le présent Acte, comme étant une opération de financement par laquelle la société GTA FPSO Company Ltd a consenti un prêt aux Contractants, les loyers payés par l'Opérateur représentant l'amortissement du principal ainsi que les intérêts dudit prêt ;

2. Les loyers, les intérêts dus en vertu de l'opération de cession-bail y compris les intérêts capitalisés, les frais financiers, les commissions et tous autres frais ou charges supportés dans le cadre du refinancement du FPSO sont exclus des charges déductibles pour la détermination du résultat imposable des Contractants en matière d'impôt sur les bénéfices ou d'impôt sur les sociétés en Mauritanie ou au Sénégal ;

3. Les contractants disposent du droit de déduction des amortissements liés à l'utilisation du FPSO conformément aux termes des Contrats pétroliers, comme s'ils étaient à tout moment, propriétaires du FPSO, sans aucune incidence de l'opération de cession-bail sur lesdits amortissements.

Les intérêts, marges, commissions et tous autres frais ou charge supportés par les Contractants dans le cadre de cette opération sont exclus de la valeur amortissable du FPSO ;

Le régime d'amortissement du FPSO ainsi décrit, reste inchangé indépendamment du rachat du FPSO par les Contractants, de la résiliation de la cession-bail et de tout autre événement lié à celle-ci ;

4. Indépendamment de la propriété juridique du FPSO, les sous-traitants agissant pour le compte de l'Opérateur ou de la société GTA FPSO Company Ltd, dans le cadre des Opérations pétrolières, sont considérés comme des Sous-traitants de l'opérateur et restent régis par les dispositions de l'Acte Additionnel portant régime fiscal et douanier applicable aux opérations des sous-traitants (Phase 1) /développement et exploitation des réservoirs du champ Grand-Tortue/Ahmeyim entre la République Islamique de Mauritanie et la République du Sénégal ;

5. Sous réserve que le prix de cession du FPSO soit déterminé conformément aux conditions contractuelles approuvées à la signature du présent Acte, aucun prélèvement au titre de l'impôt sur les plus-values ou d'autres formes similaires d'imposition en Mauritanie ou au Sénégal ne sera applicable à la société GTA FPSO Company Ltd ou aux Contractants dans le cadre de l'opération de cession-bail lorsque lesdites plus-values résultent d'une réévaluation ;

6. Nonobstant toute disposition du présent Acte et de toute autre législation applicable, les loyers payés par l'Opérateur à la société GTA FPSO Company Ltd, considérés en vertu du présent Acte comme remboursement du principal et les intérêts, ainsi que la cession et le rachat du FPSO ne sont soumis à aucune retenue à la source et sont exonérés de la TVA durant toute la période de cession-bail ;



7. L'opération de cession-bail est exonérée de tous droits d'enregistrement et taxes assimilées en République Islamique de Mauritanie ou en République du Sénégal ;

8. Sous réserve du respect de l'exercice de son activité exclusive dédiée à l'opération de cession-bail du FPSO décrite à l'article 3 du présent Acte, la société GTA FPSO Company :

- ne sera pas considérée, du seul fait de sa participation à l'opération de cession-bail, comme ayant un établissement stable en Mauritanie ou au Sénégal ;

- ne sera soumise à aucun impôt, prélèvement, droits ou taxes au titre de l'opération de cession-bail.

Art. 5. - Le traitement des coûts pétroliers de l'opération de cession-bail du FPSO est soumis aux termes de l'accord conclu, le 06 août 2021, entre le Ministre chargé des hydrocarbures et les Contractants de chaque Etat.

Art. 6. - Le présent Acte sera ratifié par l'autorité compétente au niveau de chaque Etat.

Art. 7. - Le présent Acte entrera en vigueur à la date à laquelle les Etats auront échangé les instruments de ratification et toutes les conditions internes nécessaires auront été remplies.

Art. 8. - Les deux Etats peuvent convenir d'un commun accord de modifier le présent Acte.

Art. 9. - Le présent Acte reste en vigueur pendant toute la durée de l'opération de cession-bail.

Toutefois, après une période de cinq (05) ans suivant la date d'entrée en vigueur, chacun des Etats peut le dénoncer moyennant un préavis notifié par la voie diplomatique au moins six (06) mois avant la fin d'une année civile.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment, ont signé le présent Acte en dix (10) exemplaires originaux le 06 août 2021.

*Pour la République du Sénégal*

*Le Ministre des Finances et du Budget*

*Pour la République Islamique de Mauritanie*

*Le Ministre des Finances*

---

RUFISQUE - Imprimerie nationale DL n° 7451

---