

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1967 Nr. 84

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Sierra Leone
inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden, met Bijlage;
Freetown, 13 juni 1967*

B. TEKST

Agreement

**between the Government of Sierra Leone and the Government of the
Kingdom of the Netherlands for air services between and
beyond their respective territories**

The Government of Sierra Leone

and

the Government of the Kingdom of the Netherlands,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation
opened for signature at Chicago on the seventh day of December,
1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context other-
wise requires:

(a) the term "the Convention" means the Convention on Inter-
national Civil Aviation opened for signature at Chicago on the

seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Sierra Leone, the National Reformation Council Member responsible for the Department of Works, Transport and Communications, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said National Reformation Council Member or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands the Director General of Civil Aviation in the Netherlands, for Surinam the Director of Civil Aviation in Surinam and for the Netherlands Antilles the Director of Civil Aviation in the Netherlands Antilles and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State; and

(e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

Article 6

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 7

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;
- (c) that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section; and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic;
- (e) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made;
- (f) that the provisions of the capacity article of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft;
- (g) that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory.

Article 8

1. The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Article, no new tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 10

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

2. In the case of conflict between the provisions of paragraph 1 of this Article and the provisions of any special agreement governing the foreign currency exchange system between the Contracting Parties, the latter shall prevail.

Article 11

In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article 12

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the present Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Governments have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

3. Any modifications of the Annex of the present Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the Aeronautical Authorities and shall take immediate effect.

Article 13

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 14

The present Agreement and its Schedules shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 15

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

Article 16

1. The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

2. As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe, Surinam and the Netherlands Antilles.

IN WITNESS whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

DONE at Freetown, the 13 June 1967, in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands
(sd.) H. JONKER

For the Government of Sierra Leone
(sd.) B. I. KAI-SAMBA Maj.

ANNEX

I. Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of Sierra Leone

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in the Kingdom of the Netherlands</i>	<i>Points beyond</i>
1. Freetown	Las Palmas Madrid Zurich	Amsterdam	Points beyond and London
2. Freetown	Port of Spain	Points in the Netherlands Antilles and/or Surinam	Points beyond

II. Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Sierra Leone</i>	<i>Points beyond</i>
1. Points in the Netherlands	Points in Europe Points in Morocco, Algeria, Tunisia, Libya Points in Guinee, Senegal, Gambia, Mauretania	Freetown	Las Palmas Points in Congo Kinshasa Congo Brazzaville and points beyond Points in South America
2. Points in the Netherlands Antilles and/or Surinam	Caracas Port of Spain	Freetown	Points beyond

III. Notes

- a. Intermediate points may be served as points beyond; points beyond may be served as intermediate points.
- b. The designated airline may overfly or omit any of the specified points. Points not covered under the abovementioned routes may be served on flights operating to or through the territory of the other Contracting Party. However, local traffic rights between such points and the territory of the other Contracting Party will have to be the subject of prior consultations.
- c. The designated airlines may terminate any or all of their services in the territory of the other Contracting Party or in any other point on the specified routes.
- d. Co-operation with regard to the local traffic between Freetown and Las Palmas and v.v. shall be made a matter for consideration between the two designated airlines, if desired by either one of the Contracting Parties.

C. VERTALING

Overeenkomst

tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Sierra Leone inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van Sierra Leone,

partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago ter ondertekening werd opgesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten tot aanvulling van het genoemde Verdrag met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken, hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

(a) onder „het Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago

ter ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag, voor zover deze bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangenomen;

(b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat Sierra Leone betreft, verstaan het voor het Ministerie van Openbare Werken, Vervoer en Verbindingen verantwoordelijke Lid van de Nationale Hervormingsraad en alle personen of instellingen die bevoegd zijn enige functie te vervullen die thans door het voornoemde Lid van de Nationale Hervormingsraad wordt vervuld of soortgelijke functies; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, voor Nederland de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, voor Suriname het Hoofd Luchtvaartdienst van Suriname en voor de Nederlandse Antillen het Hoofd Luchtvaartdienst van de Nederlandse Antillen en alle personen of instellingen bevoegd om enige functie te vervullen, die thans door de autoriteiten voornoemd wordt vervuld, of soortgelijke functies;

(c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt een luchtvaartmaatschappij verstaan, aangewezen en bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;

(d) onder „grondgebied” in verband met een Staat wordt verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren, welke onder de soevereiniteit, de bescherming of het trustschap van die Staat staan;

(e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend.

Artikel 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes die zijn omschreven in het desbetreffende deel van de lijst die een bijlage vormt bij deze Overeenkomst. Zulke diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, de volgende rechten:

(a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

(b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

(c) om op dat grondgebied te landen op de voor die route in de aan deze Overeenkomst gehechte lijst genoemde punten voor het afzetten en opnemen van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen van de in lid 1 van dit artikel genoemde voorrechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij is gerechtigd aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht te weigeren de exploitatievergunning als bedoeld in lid 2 van dit artikel te verlenen, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de rechten als bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst, in elk geval waarin niet ten genoegen van die Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij is aangewezen en haar vergunning is verleend, kan zij op ieder ogenblik een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits een tarief vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 8 van deze Overeenkomst ten aanzien van die dienst van kracht is.

Artikel 4

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen, of de uitoefening van de rechten, omschreven in artikel 2 van deze Overeenkomst, door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

- (a) in elk geval waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen; of
- (b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij welke die rechten verleent na te komen; of
- (c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Een zodanig recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk herroeping, opschorting of het stellen van de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reserve-delen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke lasten, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt op dat deel van de vlucht dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

2. Vrij van dezelfde rechten, kosten en lasten zijn ook, met uitzondering van de lasten ter vergoeding voor geleverde diensten:

- (a) proviand aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen grenzen vastgesteld door de autoriteiten van genoemde Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- (b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- (c) motorbrandstof en smeermiddelen bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op internationale diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op dat deel van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

De sub *a*, *b* en *c* bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

Artikel 6

De normale boorduitrustingsstukken, alsmede het materiaal en de voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten op dat grondgebied. In een dergelijk geval kunnen zij onder toezicht van genoemde autoriteiten worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 7

Bij de exploitatie van elke overeengekomen dienst op iedere omschreven route kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen slechts een luchtvaartuig op een punt in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door een ander vervangen indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- (a) dat dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- (b) dat het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder gelegen is van het beginpunt in het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij in capaciteit niet groter is dan dat gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte;

- (c) dat het luchtvaartuig gebruikt op het verdergelegen gedeelte slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op en als voortzetting van de dienst verricht door het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; dat het eerstbedoelde luchtvaartuig op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt aankomt met het doel vracht, post of passagiers te vervoeren overgebracht uit of over te brengen in het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen deel en dat de capaciteit ervan primair in verband met dit doel wordt bepaald;
- (d) dat er toereikend doorgaand verkeer is;
- (e) dat de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtvaartdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt;
- (f) dat de bepalingen van het artikel van deze Overeenkomst inzake de capaciteit van toepassing zijn op alle regelingen getroffen met het oog op de verandering van luchtvaartuig;
- (g) dat in verband met iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied waar de verandering plaatsvindt, slechts één vlucht uit dat grondgebied gemaakt kan worden.

Artikel 8

1. De tarieven te heffen door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in lid 1 van dit artikel vermelde tarieven, evenals de van toepassing zijnde tarieven van de agentenprovisie worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedure van de „International Air Transport Association” ter vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd tenminste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een of meer van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, of indien gedurende de eerste vijftien (15) dagen van de periode van dertig (30) dagen genoemd in lid 3 van dit artikel de ene Overeenkomstsluitende Partij de andere kennisgeving doet van haar ontevredenheid over een tarief vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens lid 3 van dit artikel voorgesteld tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens lid 4, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst.

6. Geen nieuw tarief wordt van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd, behoudens het bepaalde in lid 5 van dit artikel.

7. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 9

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de door eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het onderhouden van de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die vereist zijn voor het vaststellen van de hoeveelheid passagiers, post en vracht vervoerd door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten.

Artikel 10

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken volgens de officiële wisselkoers van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven geboekt door deze luchtvaartmaatschappijen in haar gebied in verband met het vervoer van passagiers, post of vracht.

2. In geval van tegenstrijdigheid tussen de bepalingen van lid 1 van dit artikel en de bepalingen van een bijzondere overeenkomst betreffende het deviezenverkeer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, prevaleert deze laatste.

Artikel 11

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander van tijd tot tijd om de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te verzekeren.

Artikel 12

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen uit deze Overeenkomst of uit de Bijlage te wijzigen, kan zij om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken; dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in lid 1 van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en worden van kracht op de datum waarop de Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen gestelde grondwettelijke vereisten is voldaan.

3. Wijzigingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in lid 1 van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden terstond van kracht.

Artikel 13

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie; indien zij dit niet overeenkomen, wordt het geschil op verzoek van een der Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsrecht van drie scheidsrechters, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd. Elk der Over-

eenkomstsluitende Partijen benoemt binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een dergelijk scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsrechter, en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen houden zich aan iedere in-gevolg lid 2 van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 14

Deze Overeenkomst en de lijst bij deze Overeenkomst worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluiten bij de multilaterale verdragen die de Overeenkomstsluitende Partijen eventueel in de toekomst kunnen binden.

Artikel 15

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 16

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast van de datum van haar ondertekening af en treedt in werking op een datum vast te leggen in een uitwisseling van diplomatieke nota's, waarin dient te worden verklaard dat aan de vereisten van de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen is voldaan.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is de Overeenkomst van toepassing op het Rijk in Europa, Suriname en de Nederlandse Antillen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend en er hun zegel aan hebben gehecht.

GEDAAN te Freetown, 13 juni 1967, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
(w.g.) H. JONKER

Voor de Regering van Sierra Leone
(w.g.) B. I. KAI-SAMBA Maj.

BIJLAGE

I. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van Sierra Leone

<i>Punten van vertrek</i>	<i>Tussengelegen punten</i>	<i>Punten in het Koninkrijk der Nederlanden</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
1. Freetown	Las Palmas Madrid Zürich	Amsterdam	Verder gelegen punten en London
2. Freetown	Port of Spain	Punten in de Nederlandse Antillen en/of Suriname	Verder gelegen punten

II. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

<i>Punten van vertrek</i>	<i>Tussengelegen punten</i>	<i>Punten in Sierra Leone</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
1. Punten in Nederland	Punten in Europa Punten in Marokko, Algerije, Tunesië, Libië Punten in Guinee, Senegal, Gambia, Mauretanië	Freetown	Las Palmas Punten in Kongo Kinshasa Kongo Brazzaville en verder gelegen punten Punten in Zuid-Amerika
2. Punten in de Nederlandse Antillen en/of Suriname	Caracas Port of Spain	Freetown	Verder gelegen punten

III. Opmerkingen

- a. Tussengelegen punten kunnen worden aangedaan als verder gelegen punten; verder gelegen punten kunnen worden aangedaan als tussengelegen punten.
- b. De aangewezen luchtvaartmaatschappij mag een of meer der aangeduide punten vliegend passeren of overslaan. Punten die niet op de bovenvermelde routes liggen kunnen worden aangedaan op vluchten geëxploiteerd naar of over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Van te voren dient echter overleg te worden gepleegd over de plaatselijke vervoersrechten tussen dergelijke punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
- c. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen een of meer van hun diensten of al hun diensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig ander punt langs de omschreven route beëindigen.
- d. Over samenwerking met het oog op het plaatselijk vervoer tussen Freetown en Las Palmas en omgekeerd wordt door beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen overleg gepleegd, indien dit door een der Overeenkomstsluitende Partijen wordt gewenst.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 16, eerste lid, voorlopig toegepast van 13 juni 1967 af. Zij zullen ingevolge hetzelfde lid van hetzelfde artikel in werking treden op een datum, vast te stellen bij diplomatieke notawisseling waarin wordt verklaard dat aan de vereisten van de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 16, lid 2, voor het gehele Koninkrijk gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1962, 149.

Uitgegeven de zevende juli 1967.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.