

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1977 Nr. 147

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Senegal inzake het luchtvervoer (met Bijlage);
Dakar, 27 juli 1977*

B. TEKST

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le
Gouvernement de la République du Sénégal relatif au transport aérien**

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement
de la République du Sénégal dénommés ci-après Parties contrac-
tantes;

- Désireux de favoriser le développement des transports aériens
entre et au-delà de leurs territoires et de poursuivre, dans la
plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce
domaine;
- Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispo-
sitions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale
ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I

Dispositions générales

Article 1er

Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits
spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations
aériennes civiles internationales énumérées à l'Annexe ci-jointe établie
en application du présent Accord.

Article 2

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe,

1°) – Le terme „territoire” s'entend pour chaque Partie contractante, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ladite Partie contractante exerce sa souveraineté.

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire en Europe.

2°) – L'expression „Autorités aéronautiques” signifie:

- en ce qui concerne la République du Sénégal, le Ministre chargé de l'Aéronautique Civile
- en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aéronautique Civile
- ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer de telles fonctions.

3°) – L'expression „entreprise désignée” signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura nommément désignée comme étant l'instrument choisi par elle pour exploiter les services aériens spécifiés dans le présent Accord, et qui aura été agréée par l'autre Partie contractante, selon les dispositions dudit Accord.

4°) – Le terme „tarif” désigne les prix du transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, ainsi que les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives aux transports du courrier.

Article 3

1°) – Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2°) – Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises et envois postaux seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes, aux mesures découlant des règlements sanitaires et au régime des devises.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'Annexe ci-jointe. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 5

1°) – Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ainsi que leurs équipements normaux (y compris leurs pièces de rechange), leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2°) – Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services rendus:

a) les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3°). – Les équipements de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

TITRE II*Services agréés***Article 6**

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de faire exploiter par l'entreprise désignée de chacune d'elles, les services aériens spécifiés au présent Accord et à son Annexe. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression „services agréés”.

Article 7

1°) – Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes indiquées à l'Annexe du présent Accord.

2°) – Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent Article et de celles de l'Article 9 du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise ainsi désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3°) – Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux, par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

Article 8

En application des Articles 77 et 79 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale visant la création, par deux ou plusieurs Etats, d'organisations d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accepte que le Gouvernement de la République du Sénégal, conformément aux Articles 2 et 4 et aux pièces annexes du Traité relatif aux Transports aériens signé à Yaoundé le 28 mars 1961, auquel la République du Sénégal a adhéré, se réserve le droit de désigner la Société AIR-AFRIQUE comme instrument choisi par lui pour l'exploitation des services agréés.

Article 9

1°) – Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'Article 7

lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2°) – Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'Article 6 du présent Accord lorsque:

a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que

b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou que

c) cette entreprise n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

3°) – A moins que la limitation, la suspension ou la révocation ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions particulièrement graves auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'Article 17, avec l'autre Partie contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'Article 18.

Article 10

1°) – L'exploitation des services agréés entre les territoires des Parties contractantes constitue, pour elles, un droit fondamental et primordial.

2°) – Les deux Parties contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord.

Les entreprises désignées des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable; elles devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

3°) – Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 11

L'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira lorsqu'elle exploitera un service agréé des droits suivants:

- a) – survoler sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) – faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales;
- c) – faire des escales sur ledit territoire afin d'y débarquer et d'y embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises.

Article 12

1°) – Sur chacune des routes figurant à l'Annexe du présent Accord les services agréés auront pour objectif primordial la mise en oeuvre à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

2°) – L'entreprise désignée de chaque Partie contractante pourra satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue au 1° alinéa du présent Article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes spécifiées à l'Annexe ci-jointe et le territoire de l'autre Partie contractante, compte-tenu des services locaux et régionaux.

3°) – Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront décider entre elles de mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

4°) – Au cas où l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle devrait offrir compte-tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 13

1°) – Les entreprises désignées soumettront pour approbation, aux Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, soixante (60) jours au plus tard, avant le début de l'exploitation des services agréés, leur programme d'exploitation, ce délai pouvant être réduit

dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

2°) – Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront, sur demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, toutes données statistiques régulières ou autres de transport aérien, pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic sur les services agréés.

Article 14

1°) – Les tarifs à appliquer par les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens.

2°) – Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article sont, si possible, convenus entre les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3°) – Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4°) – Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des Autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent Article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les Autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5°) – Lorsqu'un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, ou lorsqu'une Autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 du présent Article, fait connaître à l'autre Autorité aéronautique son désaccord

à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes doivent après avoir consulté les Autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

6°) – Si les Autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent Article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 5 du présent Article, le différend est réglé d'après les dispositions prévues dans le présent Accord pour le règlement des différends.

7°) – Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent Article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif.

8°) – Les entreprises de transports aériens désignées ne pourront appliquer d'autres tarifs que ceux qui ont été convenus et approuvés.

Article 15

1°) – Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, le droit de transférer librement les excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire en raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises.

2°) – Ce transfert s'effectuera sur la base des cours de change commerciaux prévalant pour les paiements courants.

3°) – Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un Accord spécial, celui-ci sera applicable.

4°) – Les excédents de recettes sur les dépenses visés au paragraphe 1er du présent Article, réalisés par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes seront exonérés d'impôt sur le revenu et/ou d'impôt sur les Sociétés par l'autre Partie contractante.

Article 16

Les deux Parties contractantes conviennent de se consulter chaque fois que de besoin afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

TITRE III

Consultation – Arbitrage – Dénonciation

Article 17

1°) – Chaque Partie contractante pourra à tout moment demander des consultations entre les Autorités aéronautiques des deux Parties

contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord et/ou de son Annexe.

2°) – Ces consultations qui pourront se faire sous forme de discussions ou par écrit commenceront au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3°) – Toute modification du présent Accord qui serait décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1er ci-dessus sera convenue par écrit entre les Parties contractantes et prendra effet à la date où les deux gouvernements se seront mutuellement notifiés l'accomplissement des formalités prévues par leurs législations intérieures respectives.

4°) – Toute modification de l'Annexe au présent Accord, décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1er ci-dessus, sera convenue par écrit entre les Autorités aéronautiques et prendra effet immédiatement.

Article 18

1°) – Au cas où un différend, relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 17, soit entre les Autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties contractantes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties contractantes, à un Tribunal arbitral.

2°) – Ce Tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacune des deux Parties contractantes désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des deux Parties contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du Président, chaque Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3°) – Le Tribunal arbitral décide à la majorité des voix, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable. Pour autant que les Parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4°) – Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5°) – Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les

droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

6°) – Chaque Partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 19

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet douze (12) mois après la date de réception par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception au Siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

TITRE IV

Dispositions finales

Article 20

Chacune des Parties contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

Article 21

Le présent Accord et son Annexe ainsi que toutes modifications ultérieures seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

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

FAIT à Dakar, le 27 juillet 1977 en double exemplaire en langue française.

*Pour le Gouvernement du
Royaume des Pays-Bas*

(s.) E. E. S. DE JONGH

Emeric Eitel Sydney de Jongh
Ambassadeur du Royaume des
Pays-Bas

*Pour le Gouvernement de
la République du Sénégal*

(s.) M. DIOP

Mamadou Diop
Ministre des Travaux publics,
de l'Urbanisme et des
Transports

Annexe**1°) – TABLEAU DES ROUTES****a) *Route sénégalaise***

Un point au Sénégal – Madrid ou Rome – un point en République Fédérale d'Allemagne – un point aux Pays-Bas – Copenhague – Oslo – Stockholm – Londres ou New-York et vice-versa.

b) *Route néerlandaise*

Un point aux Pays-Bas – un point en République Fédérale d'Allemagne ou Zurich – un point au Sénégal – Conakry ou Freetown – Rio de Janeiro ou Sao Paolo – Buenos Aires – Montevideo – Santiago du Chili et vice versa.

2°) – Tout point des routes énumérées ci-dessus pourra au gré des entreprises désignées, ne pas être desservi sur tout ou partie de leurs services.

3°) – Les entreprises désignées des Parties contractantes pourront desservir respectivement sur les routes ci-dessus un ou plusieurs points autres que ceux inscrits au tableau des routes.

Cependant aucun droit de trafic commercial ne pourra être exercé par l'une de ces entreprises entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie contractante, à moins que ces droits n'aient été spécialement concédés par celle-ci.

C. VERTALING

**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der
Nederlanden en de Regering van de Republiek Senegal
inzake het luchtvervoer**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Senegal, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen;

- verlangende de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen en via hun grondgebieden te bevorderen en zoveel mogelijk te streven naar internationale samenwerking op dit gebied;
- verlangende met betrekking tot dit vervoer de beginselen en bepalingen toe te passen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het oog op de vestiging van de internationale burgerlijke luchtverbindingen, vermeld in de hierbij gevoegde Bijlage die is opgesteld in toepassing van deze Overeenkomst.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage,

1. - wordt door iedere Overeenkomstsluitende Partij onder „grondgebied” verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit van die Partij staan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied in Europa;

2. - betekent de uitdrukking „Luchtvaartautoriteiten”:

- wat betreft de Republiek Senegal, de Minister belast met de burgerluchtvaart;
- wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister belast met de burgerluchtvaart;
- of in beide gevallen iedere persoon of instelling die bevoegd is dergelijke functies uit te oefenen;

3. – betekent de uitdrukking „aangewezen maatschappij” de luchtvaartmaatschappij die één van de Overeenkomstsluitende Partijen met name heeft aangewezen als de door haar gekozen organisatie voor het exploiteren van de luchtdiensten omschreven in deze Overeenkomst en die door de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst is aanvaard;

4. – betekent het woord „tarief” de prijzen van het vervoer van passagiers, bagage en goederen en de voorwaarden waarop zij worden toegepast, alsmede de prijzen en de voorwaarden voor bemiddeling en andere bijkomende diensten, evenwel met uitzondering van de vergoedingen en de voorwaarden betreffende het vervoer van post.

Artikel 3

1. – De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbende op de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebruikt in de internationale luchtvaart of betrekking hebbende op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. – De passagiers, de bemanningsleden en de verladers van goederen en postzendingen dienen, hetzij persoonlijk hetzij door tussenkomst van een derde handelende in hun naam en voor hun rekening, zich te houden aan de wetten en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij het binnenkomen, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden, goederen en postzendingen, zoals bijvoorbeeld die welke betrekking hebben op het binnenkomen, de uitreisformaliteiten, de immigratie, de douane, de uit de gezondheidsvoorschriften voortvloeiende maatregelen en het deviezenstelsel.

Artikel 4

De bewijzen van luchtwaardigheid en de bewijzen van bevoegdheid uitgereikt of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en welke niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend wat betreft de exploitatie van de luchtroutes vermeld in de hierbij behorende Bijlage. Niettemin behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor om, wat betreft het vliegen boven haar eigen grondgebied, de aan haar eigen onderdanen door de andere Overeenkomstsluitende Partij verleende bewijzen van bevoegdheid niet als geldig te erkennen.

Artikel 5

1. — De luchtvaartuigen die in internationaal verkeer door de aangewezen maatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt, alsmede hun normale uitrusting (met inbegrip van reserveonderdelen), hun reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen en hun boordvoorraden (met inbegrip van proviand, dranken en tabak) zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke rechten of heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord blijven van de luchtvaartuigen totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. — Van dezelfde rechten of heffingen zijn eveneens vrijgesteld, met uitzondering van rechten of heffingen voor bewezen diensten:

a) alle soorten boordproviand, opgenomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen de grenzen als vastgesteld door de autoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij en aan boord genomen van luchtvaartuigen die een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzorgen;

b) reserveonderdelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het onderhoud of het herstellen van de luchtvaartuigen gebruikt in het internationale luchtverkeer van de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) de motorbrandstoffen en smeermiddelen bestemd voor de bevoorrading van de door de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het internationale luchtverkeer gebruikte luchtvaartuigen, zelfs indien deze voorraden moeten worden gebruikt op het trajectgedeelte uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop deze voorraden aan boord zijn genomen.

3. — De boorduitrusting, evenals de materialen en voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij bevinden, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden uitgeladen dan met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dit geval kunnen zij onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat ze weer worden uitgevoerd of totdat daarvan aangifte bij de douane is gedaan.

HOOFDSTUK II

Overeengekomen diensten

Artikel 6

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar het recht om door de aangewezen maatschappij van ieder van hen de lucht-

diensten te doen exploiteren welke zijn omschreven in deze Overeenkomst en de hierbij behorende Bijlage. Deze diensten zullen verder worden aangeduid met de uitdrukking „overeengekomen diensten”.

Artikel 7

1. – Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage van deze Overeenkomst aangegeven routes en doet hiervan schriftelijk mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. – Na ontvangst van deze aanwijzing, dient de andere Overeenkomstsluitende Partij, behoudens de bepalingen van het derde lid van dit artikel en die van artikel 9 van deze Overeenkomst, onverwijld aan de aldus aangewezen maatschappij de passende exploitatievergunningen te verlenen.

3. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het bewijs levert, dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden welke op het gebied van de exploitatie van de internationale luchtdiensten worden voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, door de genoemde autoriteiten worden toegepast.

Artikel 8

In toepassing van de artikelen 77 en 79 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, die voorzien in het instellen door twee of meer Staten van gemeenschappelijke exploitatieorganisaties of van internationale exploitatieorganen, aanvaardt de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden dat de Regering van de Republiek Senegal, overeenkomstig de artikelen 2 en 4 en de bijlagen bij het Verdrag inzake Luchtvervoer, dat op 28 maart 1961 te Yaoundé is ondertekend en waartoe de Republiek Senegal is toegetreden, zich het recht voorbehoudt de maatschappij AIR-AFRIQUE aan te wijzen als de door haar gekozen organisatie voor het exploiteren van de overeengekomen diensten.

Artikel 9

1. – Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen bedoeld in het tweede lid van artikel 7 niet te verlenen, indien bedoelde Overeenkomstsluitende Partij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het

daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij welke de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij.

2. – Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening door de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de rechten omschreven in artikel 6 van deze Overeenkomst te beperken of te schorsen indien:

a) zij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, of indien

b) deze maatschappij zich niet heeft gehouden aan de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten heeft verleend, of indien

c) deze maatschappij de exploitatie niet uitvoert overeenkomstig de voorwaarden gesteld in deze Overeenkomst.

3. – Tenzij de beperking, de schorsing of de intrekking noodzakelijk is om nieuwe bijzonder ernstige inbreuken op de bedoelde wetten en voorschriften te voorkomen, kan een zodanig recht niet worden uitgeoefend dan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, zoals voorzien in artikel 17. Ingeval dit overleg faalt, wordt overgegaan tot een scheidsrechterlijke uitspraak overeenkomstig artikel 18.

Artikel 10

1. – De exploitatie van de overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen vormt voor hen een fundamenteel en primair recht.

2. – Beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn het eens om het beginsel van gelijkheid en wederkerigheid van toepassing te doen zijn op alle terreinen die betrekking hebben op de uitoefening van de rechten voortvloeiende uit deze Overeenkomst.

De aangewezen maatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen verzekerd zijn van een billijke en rechtvaardige behandeling; zij dienen gelijke mogelijkheden en gelijke rechten te genieten en het beginsel van een gelijke verdeling van de aan te bieden vervoerscapaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten te eerbiedigen.

3. – Zij dienen op de gemeenschappelijke trajecten rekening te houden met hun wederzijdse belangen ten einde hun onderscheiden diensten niet onredelijk te treffen.

Artikel 11

De door iedere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij geniet bij het exploiteren van een overeengekomen dienst de volgende rechten:

- a) – zij mag over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegen zonder te landen;
- b) – zij mag op dat grondgebied tussenlandingen maken voor andere dan commerciële doeleinden;
- c) – zij mag op dat grondgebied tussenlandingen maken voor het afzetten en opnemen van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

Artikel 12

1. – Op elk van de routes voorkomende in de Bijlage bij deze Overeenkomst hebben de overeengekomen diensten als primair doel, bij een redelijk te achten beladingsgraad, te voorzien in een vervoerscapaciteit welke aangepast is aan de normale en redelijkerwijze te voorziene behoeften van het internationale luchtverkeer, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij welke de genoemde diensten exploiteert, heeft aangewezen.

2. – De aangewezen maatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij kan binnen de grenzen van de totale vervoerscapaciteit als voorzien in het eerste lid van dit artikel, voldoen aan de verkeersbehoeften tussen de grondgebieden van derde Staten gelegen op de in de Bijlage omschreven routes en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, daarbij rekening houdende met de plaatselijke en regionale diensten.

3. – Ten einde te kunnen voldoen aan onvoorziene of tijdelijke vraag naar verkeer op diezelfde routes, dienen de aangewezen maatschappijen onderling te beslissen over passende maatregelen om aan deze tijdelijke toeneming van het verkeer tegemoet te komen. Zij brengen hiervan onmiddellijk verslag uit aan de luchtvaartautoriteiten van hun onderscheiden landen, die met elkaar overleg kunnen plegen indien zij zulks nuttig achten.

4. – Ingeval de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen op een of meer routes, hetzij een gedeelte, hetzij het totaal van de vervoerscapaciteit welke zij, rekening houdende met haar rechten, mag aanbieden, niet wenst te gebruiken, verstaat zij zich met de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde aan haar voor een bepaalde tijd het totaal of een gedeelte van de betrokken vervoerscapaciteit over te dragen.

De aangewezen maatschappij die alle of een gedeelte van haar rechten heeft overgedragen, kan deze aan het einde van de genoemde periode hernemen.

Artikel 13

1. — De aangewezen maatschappijen leggen minstens zestig (60) dagen voordat zij een begin maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, hun exploitatieprogramma ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen; deze termijn kan in geval van latere wijzigingen met toestemming van deze autoriteiten worden verkort.

2. — De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen, op verzoek, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alle gangbare statistieken en andere statistische gegevens betreffende het luchtvervoer, welke redelijkerwijze kunnen worden verlangd voor de controle van de door de aangewezen maatschappij van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangeboden vervoerscapaciteit. Die statistieken omvatten alle gegevens welke benodigd zijn om de omvang, de herkomst en de bestemming van het verkeer op de overeengekomen diensten vast te stellen.

Artikel 14

1. — De tarieven die zullen worden toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, met name de exploitatiekosten, een redelijke winst alsmede de tarieven die worden toegepast door de andere luchtvaartmaatschappijen.

2. — De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, vastgesteld in onderlinge overeenstemming tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de andere maatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren; de maatschappijen dienen voor het bereiken van deze overeenkomst zoveel mogelijk gebruik te maken van de procedure van de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA) voor het vaststellen van tarieven.

3. — De aldus vastgestelde tarieven dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, ten minste zestig (60) dagen voor de voorziene datum van inwerkingtreding. Deze termijn kan in bijzondere gevallen, met goedkeuring van die autoriteiten, worden verkort.

4. — Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien de luchtvaartautoriteiten noch van de ene Partij noch van de andere Partij de tarieven uitdrukkelijk hebben afgewezen binnen een termijn van dertig (30) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de tarieven ter goedkeuring zijn voorgelegd overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, worden die tarieven beschouwd als te zijn goedgekeurd. Indien de termijn waarbinnen de tarieven ter goedkeuring moeten worden voorgelegd, is verkort overeenkomstig het bepaalde in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten een termijn overeenkomen die korter is dan dertig (30) dagen voor het mededelen van een eventuele afwijzing.

5. — Wanneer een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of wanneer een luchtvaartautoriteit binnen de in het vierde lid van dit artikel genoemde termijnen, aan de andere luchtvaartautoriteit mededeling doet dat zij ieder tarief afwijst dat is vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid, dienen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, na de luchtvaartautoriteiten van iedere andere Staat waarvan zij het nuttig achten het advies in te winnen te hebben geraadpleegd, te trachten het tarief in onderling overleg vast te stellen.

6. — Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een tarief dat hun ter goedkeuring is voorgelegd overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, of omtrent de vaststelling van een tarief in de zin van het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld volgens de bepalingen voorzien in deze Overeenkomst ten aanzien van de regeling van geschillen.

7. — Ieder tarief dat is vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel blijft van kracht totdat er een nieuw tarief wordt vastgesteld.

8. — De aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen geen andere tarieven toepassen dan die welke zijn overeengekomen en goedgekeurd.

Artikel 15

1. Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van de netto-inkomsten die op haar grondgebied zijn verworven uit het vervoer van passagiers, bagage, postzendingen en vracht.

2. — Deze overmaking geschiedt op basis van de op de geldmarkt geldende wisselkoersen voor de lopende betalingen.

3. – Voor zover het betalingsverkeer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt geregeld door een bijzondere Overeenkomst, wordt deze bijzondere Overeenkomst toegepast.

4. – De netto-inkomsten, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, die door een door één der Overeenkomstsluitende Partijen aangegeven maatschappij zijn verworven zijn vrijgesteld van inkomstenbelasting en/of vennootschapbelasting door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 16

Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkaar telkens wanneer daartoe behoefte bestaat, te raadplegen ten einde hun onderscheiden luchtdiensten te coördineren.

HOOFDSTUK III

Overleg, arbitrage, opzegging

Artikel 17

1. – Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken inzake de uitlegging, de toepassing of wijzigingen van deze Overeenkomst en/of van de Bijlage.

2. – Dit overleg dat zowel mondeling als schriftelijk kan geschieden, vangt aan uiterlijk zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek.

3. – Iedere wijziging van deze Overeenkomst waartoe wordt besloten tijdens het in het eerste lid hierboven bedoelde overleg, wordt tussen de Overeenkomstsluitende Partijen schriftelijk overeengekomen en wordt van kracht op de datum waarop beide Regeringen elkaar hebben medegedeeld dat aan de door hun onderscheiden interne wetgevingen vereiste formaliteiten is voldaan.

4. – Iedere wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe wordt besloten tijdens het in het eerste lid hierboven bedoelde overleg, wordt tussen de luchtvaartautoriteiten schriftelijk overeengekomen en wordt onmiddellijk van kracht.

Artikel 18

1. – Ingeval regeling van een geschil betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 niet mogelijk is gebleken hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten hetzij tussen de Regeringen van de Overeenkomst-

sluitende Partijen, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een scheidsgerecht voorgelegd.

2. Dit scheidsgerecht zal uit drie leden zijn samengesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst een scheidsman aan en beide scheidsmannen dienen tot overeenstemming te komen omtrent de aanwijzing van een onderdaan van een derde Staat als voorzitter.

Indien binnen twee maanden na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen de scheidsrechterlijke regeling van het geschil heeft voorgesteld, de beide scheidsmannen niet zijn aangewezen of, indien in de loop van de daaropvolgende maand de scheidsmannen niet tot overeenstemming zijn gekomen omtrent de aanwijzing van de voorzitter, kan elke Overeenkomstsluitende Partij de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken over te gaan tot de nodige aanwijzingen.

3. Het scheidsgerecht neemt, indien het er niet in slaagt het geschil in der minne te schikken, een beslissing bij meerderheid van stemmen. Voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen, stelt het zelf zijn procedureregels vast en bepaalt het zelf zijn zetel.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan de voorlopige maatregelen die tijdens het proces kunnen worden voorgeschreven, alsook aan de scheidsrechterlijke uitspraak welke in alle gevallen als definitief wordt beschouwd.

5. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zich niet houdt aan de scheidsrechterlijke beslissingen, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang deze nalatigheid duurt, de rechten of voorrechten welke zij krachtens deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij had verleend, beperken, opschorten of intrekken.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt de vergoeding van de werkzaamheden van haar scheidsman op zich, alsook de helft van de vergoeding voor de aangewezen voorzitter.

Artikel 19

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de wens te kennen geven deze Overeenkomst op te zeggen. Een zodanige kennisgeving wordt tegelijkertijd gedaan aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De opzegging treedt in werking twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving voor het einde van deze periode in gemeen overleg wordt ingetrokken. Ingeval de Overeenkomstsluitende Partij welke een dergelijke kennisgeving ontvangt, de ontvangst daar-

van niet zou bevestigen, wordt die kennisgeving geacht te zijn ontvangen vijftien (15) dagen na ontvangst daarvan bij de zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

HOOFDSTUK IV

Slotbepalingen

Artikel 20

Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de andere in kennis van de voltooiing der grondwettelijke procedures, vereist voor de inwerkingstelling van deze Overeenkomst welke van kracht zal worden op de dag der laatste kennisgeving.

Artikel 21

Deze Overeenkomst en haar Bijlage alsmede alle latere wijzigingen worden ter registratie aangeboden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Dakar op 27 juli 1977 in tweevoud in de Franse taal.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:*

(w.g.) E. E. S. DE JONGH
Emeric Eitel Sydney de Jongh
Ambassadeur van het
Koninkrijk der Nederlanden

*Voor de Regering van de
Republiek Senegal:*

(w.g.) M. DIOP
Mamadou Diop
Minister van Openbare Werken,
Stedebouw en Vervoer

Bijlage**1. ROUTETABEL****a) Senegalese route**

Een punt in Senegal – Madrid of Rome – een punt in de Bondsrepubliek Duitsland – een punt in Nederland – Kopenhagen – Oslo – Stockholm – Londen of New York en terug.

b) Nederlandse route

Een punt in Nederland – een punt in de Bondsrepubliek Duitsland of Zürich – een punt in Senegal – Conakry of Freetown – Rio de Janeiro of Sao Paolo – Buenos Aires – Montevideo – Santiago de Chile en terug.

2. Ieder punt van de hierboven genoemde routes kan naar keuze van de aangewezen maatschappijen worden overgeslagen op al hun diensten of op een gedeelte daarvan.

3. De aangewezen maatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen onderscheidenlijk op de hierboven genoemde routes een of meer punten aandoen die niet in de routetabel zijn vermeld.

Geen van deze maatschappijen kan enig recht doen gelden op commercieel vervoer tussen dit punt of deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij deze rechten uitdrukkelijk zijn verleend door laatstbedoelde Partij.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 20 in werking treden wanneer de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing der grondwettelijk vereiste procedures, en wel op de dag van de laatste kennisgeving.

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, worden ingevolge de in rubriek J hieronder afgedrukte brieven voorlopig toegepast vanaf 27 juli 1977.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 2, onder 1°, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb.* H 165. Voor de vertaling in het Nederlands van het Verdrag, zoals bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, zie *Trb.* 1973, 109.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel 14, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Bij gelegenheid van de ondertekening van de onderhavige Overeenkomst werden op 27 juli 1977 te Dakar de volgende brieven gewisseld:

Nr. I

L'AMBASSADEUR DU
ROYAUME DES PAYS-BAS

Dakar, le 27 juillet 1977.

Excellence,

Me référant à l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Sénégal relatif au Transport aérien signé ce jour à Dakar, le 27 juillet 1977, j'ai l'honneur de vous proposer que cet Accord soit appliqué provisoirement à partir d'aujourd'hui, en atten-

dant l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises pour sa mise en vigueur.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître l'accord de votre Gouvernement sur cette proposition.

Je saisis l'occasion pour renouveler à votre Excellence les assurances de ma haute considération.

(s.) E. E. S. DE JONGH

Emeric Eitel Sydney de Jongh

*Son Excellence, Monsieur Mamadou Diop,
Ministre des Travaux publics, de l'Urbanisme
et des Transports de la République
du Sénégal.*

Nr. II

LE MINISTRE
DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'URBANISME
ET DES TRANSPORTS DE LA RÉPUBLIQUE
DU SÉNÉGAL.

Dakar, le 27 juillet 1977.

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour dont la teneur suit:

(zoals in Nr. I)

Je vous fais connaître que le Gouvernement du Sénégal accepte cette proposition.

Je vous prie d'agréer, Excellence, les assurances de ma haute considération.

(s.) M. DIOP

Mamadou Diop

*Son Excellence, Monsieur Emeric Eitel Sydney de Jongh
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas*

Uitgegeven de negentiende oktober 1977.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,
M. VAN DER STOEL.*