

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1981 Nr. 124

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Togolese Republiek betreffende de luchtvaart, met Bijlage en Protocol van ondertekening;
Lomé, 17 maart 1981*

B. TEKST

**Accord relatif aux transports aériens entre le Royaume des Pays-Bas
et la République Togolaise**

Le Royaume des Pays-Bas d'une part,
la République Togolaise d'autre part,

Dénommés ci-après les «Parties Contractantes»

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre 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 dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Considérant que le développement des transports aériens peut contribuer à maintenir l'amitié et la compréhension entre les Etats contractants,

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I

Dispositions Générales

Article 1er

Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes, sauf dispositions contraires:

a) Le terme «La Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse toute annexe adoptée suivant l'article 90 de cette Convention et toute modification des annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, et approuvée par les Parties Contractantes.

b) L'expression «Autorités Aéronautiques» signifie en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aviation Civile et toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministre ou des fonctions analogues, et en ce qui concerne la République Togolaise, le Ministre chargé de l'Aviation Civile et toute personne ou tout organisme autorisé à remplir toutes fonctions présentement exercées par ledit Ministre ou des fonctions analogues.

c) L'expression «Entreprise désignée» signifie une entreprise de transports aériens qui aura été désignée et agréée conformément à l'article 9 du présent Accord.

d) Le mot «Territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

e) Les expressions «Services Aériens», «Service Aérien International», «Service de Transports Aériens», «Escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.

f) Les expressions «Equipeement de Bord», «Provisions de Bord» et «Les Rechanges» s'entendront au sens de l'annexe 9 de la Convention; et

g) L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transports, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

Article 2

1) Les aéronefs utilisés en trafic international par l'Entreprise de transports aériens désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, 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 approvisionnementnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2) Seront également exonérés de ces droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services aériens:

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 de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise de transports aériens 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;

d) Le matériel publicitaire, imprimés distribués gratuitement par les Entreprises désignées.

3) Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs 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.

Article 3

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 du présent accord.

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 4

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 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 et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

3) Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception de mesures de sécurité contre les actes de violence et de piraterie. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 5

1. Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations d'aviation par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transport aérien au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration et de quarantaine et d'autres règlements analogues ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article 6

1) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord.

2) Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article 7

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment notifier à l'autre 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 un an après la date de réception de la notification 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.

Article 8

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 6, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur la demande d'une des Parties Contractantes à un Tribunal arbitral.

2) Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements 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 soixante jours à dater du jour où l'un des deux Gouvernements 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 sont pas mis d'accord sur la désignation d'un 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, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix.

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 son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

TITRE II

Services agréés

Article 9

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement des services aériens sur les routes spécifiées à l'Annexe ci-jointe établie en application du présent Accord (ci-après appelées les routes spécifiées).

Article 10

1) 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.

Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira des privilèges suivants lorsqu'elle exploitera un service agréé sur une route spécifiée:

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

Article 11

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 spécifiées.

Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aérien désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

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.

Article 12

1) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 11 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 ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 10 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 révocation ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'article 6, avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 8.

Article 13

En application des articles 77 et 79 de la Convention visant la création par deux ou plusieurs Etats d'organisation d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation:

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accepte que le Gouvernement de la République Togolaise, conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexes du Traité relatif aux Transports Aériens en Afrique signé à Yaounde le 28 mars 1961, auquel le Togo a adhéré, se réserve de désigner la Société Air Afrique comme instrument choisi par la République Togolaise pour l'exploitation des services agréés.

Réciproquement, le Gouvernement de la République Togolaise

accepte que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas se réserve le droit de désigner, conformément aux dispositions de l'article 11 ci-dessus, l'instrument qu'il aura choisi pour l'exploitation des services agréés.

Article 14

1) L'exploitation des services agréés entre leurs territoires respectifs constitue, pour les deux Parties Contractantes, 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 par les deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable et devront bénéficier de possibilités et de droits égaux dans l'exploitation des services agréés.

3) Les Autorités Aéronautiques veilleront à ce que les capacités attribuées à chaque entreprise désignée soient respectées. Ces capacités seront révisées selon les besoins.

4) Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 15

1) Sur chacune des routes figurant à l'annexe du présent Accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, 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) La ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au 1er alinéa du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues 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 les mêmes routes, les entreprises aériennes désignées de 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 utiles.

4) Au cas où l'entreprise désignée par 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, l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante pourra utiliser 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 16

1) Les entreprises aériennes désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera aux changements ultérieurs.

2) Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres de l'entreprise désignée 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 17

Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation.

Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera autant que possible, des travaux éventuels, le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 18

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

Article 19

1) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant

les routes figurant au présent Accord, sera faite dans la mesure du possible, par accord entre les entreprises désignées.

Ces entreprises procéderont par entente directe, après consultation s'il y a lieu des entreprises de transports aériens de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

2) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans les cas spéciaux sous réserve de l'Accord de ces Autorités.

3) Si les entreprises de transports aériens désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ou si l'un des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 précédent, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 8 du présent Accord.

Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien de tarifs antérieurement en vigueur.

Article 20

1) Chacune des Parties Contractantes s'engage sous réserve de réciprocité à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, aux taux officiels sans taxes et impôts des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2) 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.

TITRE III

Dispositions finales

Article 21

Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre

l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

Article 22

Nonobstant les dispositions de l'article 21 du présent Accord, les Parties Contractantes conviennent que l'exploitation des routes spécifiées par les entreprises désignées pourrait intervenir à partir de la date de signature du présent Accord.

Article 23

Le présent Accord sera amendé par un échange de notes diplomatiques pour le mettre en harmonie avec tout accord multilatéral qui viendrait à lier les deux parties Contractantes.

Article 24

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

Article 25

Le présent Accord, son annexe et tout échange de notes diplomatiques conformément à l'article 6 seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

FAIT à Lomé, le 17 Mars 1981 en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Royaume des Pays-Bas

(s.) A. E. MOSES

Albert E. Moses

Premier Secrétaire d'Ambassade

Pour la République Togolaise

(s.) A. K. AKAKPO-AHIANYO

Anani Kuma Akakpo

Ahianyo

Annexe I

TABLEAU DE ROUTE

1.- ROUTES NEERLANDAISES

Points de départ

Points aux Pays-Bas

Points intermédiaires

Un point en RFA ou Lisbonne et Tunis ou Tripoli et Accra

*Points au Togo**Points au-delà*

Kinshasa

2.- ROUTES TOGOLAISES

Points de départ

Points au Togo

Points intermédiaires

Paris et Rome et Lagos

*Points aux Pays-Bas**Points au-delà*

Un point à déterminer ultérieurement en Europe de l'Ouest après consultation entre Autorités Aéronautiques

N.B.

1) Chacune des entreprises désignées pourra omettre l'un quelconque des points spécifiés au tableau des routes.

2) L'entreprise désignée d'une Partie Contractante pourra faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau des routes; toutefois aucun droit de trafic ne sera exercé entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

3) Les entreprises désignées peuvent mettre fin à un quelconque de leurs services sur les routes spécifiées.

Protocole de signature

Lors des négociations en vue de conclure un Accord relatif aux Transports Aériens qui ont eu lieu à Lomé du 2 au 4 Mai 1979, les Délégations des deux Parties Contractantes sont convenues que chaque Entreprise désignée est autorisée à opérer deux fréquences par semaine avec des aéronefs du type gros porteurs sur les routes spécifiées dans l'Annexe du Présent Accord.

Toute augmentation de cette capacité sera décidée ultérieurement selon les procédures prévues dans l'Accord.

Pour le Royaume des Pays-Bas

(s.) A. E. MOSES

Albert E. Moses

Premier Secrétaire d'Ambassade

Pour la République Togolaise

(s.) A. K. AKAKPO-AHIANYO

Anani Kuma Akakpo

Ahiany

C. VERTALING

Overeenkomst betreffende de luchtvaart tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Togolese Republiek

Het Koninkrijk der Nederlanden enerzijds,
de Togolese Republiek anderzijds,

Hierna te noemen: de „Overeenkomstsluitende Partijen”

Geleid door de wens de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen hun grondgebieden te bevorderen en zoveel mogelijk te streven naar internationale samenwerking op dit gebied;

Geleid door de wens 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;

Overwegend dat de ontwikkeling van het luchtvervoer kan bijdragen aan de instandhouding van de vriendschap en het onderlinge begrip tussen de Overeenkomstsluitende Partijen;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de Bijlagen daarbij hebben, tenzij het tegendeel is bepaald, de volgende uitdrukkingen de daarachter vermelde betekenis:

a. „Het Verdrag”, het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; dit omvat alle volgens artikel 90 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 tot stand gebrachte wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag, die zijn goedgekeurd door de Overeenkomstsluitende Partijen;

b. „Luchtvaartautoriteiten”, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister belast met de burgerluchtvaart, alsmede iedere persoon of instelling, bevoegd tot het vervullen van de functies die thans door genoemde Minister worden uitgeoefend, of van overeenkomstige functies, en, wat de Togolese Republiek betreft, de Minister belast met de burgerluchtvaart, alsmede iedere persoon of instelling, bevoegd tot het vervullen van de functies die thans door genoemde Minister worden uitgeoefend, of van overeenkomstige functies;

c. „Aangewezen maatschappij”, een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en aanvaard overeenkomstig artikel 9 van deze Overeenkomst;

d. „Grondgebied”, de betekenis als vermeld in artikel 2 van het Verdrag;

e. „Luchtdiensten”, „internationale luchtdienst” „luchtvervoerdienst”, en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden”, de betekenis die daaraan onderscheidenlijk is gegeven in artikel 96 van het Verdrag;

f. „Boorduitrusting”, „boordproviand” en „reserveonderdelen” de betekenis als vermeld in Bijlage 9 bij het Verdrag; en

g. „Tarief”, de prijzen die dienen te worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en goederen, en de voorwaarden welke daarbij van toepassing zijn, met inbegrip van de commissies en andere bijkomende vergoedingen voor de afgifte of de verkoop van vervoerbiljetten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden betreffende het vervoer van post.

Artikel 2

1. De luchtvaartuigen die in internationaal verkeer door de aangewe-

zen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt, alsmede hun normale uitrusting, 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 deze rechten of heffingen zijn eveneens vrijgesteld, met uitzondering van rechten of heffingen voor bewezen luchtdiensten:

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 van de andere Overeenkomstsluitende Partij die een internationale dienst verzorgen;

b. de 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 luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

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

d. het reclamemateriaal en drukwerk dat gratis wordt verspreid door de aangewezen maatschappijen.

3. De normale boorduitrusting, alsmede de materialen en voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen 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.

Artikel 3

De bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid en vergunningen die zijn verleend of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend ten dienste van de exploitatie van de luchtroutes vermeld in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

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 en vergunningen niet als geldig te erkennen.

Artikel 4

1. De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbend op de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebruikt in het internationale luchtverkeer of betrekking hebbend op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun aanwezigheid 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 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 de binnenkomst, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden, goederen en postzendingen, zoals die welke van toepassing zijn op de binnenkomst, op de uitreisformaliteiten, op de immigratie, op de douane en op de uit de gezondheidsvoorschriften voortvloeiende maatregelen.

3. De passagiers op doorreis door het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn slechts onderworpen aan een zeer eenvoudige controle, met uitzondering van veiligheidsmaatregelen tegen daden van geweld en van luchtpiraterij. Bagage en goederen in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 5

1. De rechten die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, mogen niet hoger zijn dan die opgelegd aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik

van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel 6

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde om overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken inzake de uitlegging, de toepassing of wijzigingen van deze Overeenkomst.

2. Dit overleg vangt aan uiterlijk zestig (60) dagen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek.

3. De wijzigingen van deze Overeenkomst waartoe wordt besloten, worden van kracht na te zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling.

Artikel 7

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

Artikel 8

1. Ingeval een regeling van een geschil betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 niet mogelijk is gebleken hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten hetzij tussen de Regeringen van de Overeenkomstsluitende 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 zestig dagen na de datum waarop een van beide Regeringen 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 een 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 voor haar scheidsman op zich, alsook de helft van de vergoeding voor de aangewezen voorzitter.

TITEL II

Overeengekomen diensten

Artikel 9

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het oog op het instellen van luchtdiensten op de routes die zijn omschreven in de aan deze Overeenkomst gehechte bijlage, opgesteld ter uitvoering van deze Overeenkomst (hierna te noemen de omschreven routes).

Artikel 10

1. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar het recht om door de aangewezen maatschappij van ieder van hen de luchtdiensten te doen exploiteren welke zijn omschreven in deze Overeenkomst. Deze diensten zullen verder worden aangeduid met de uitdrukking „overeengekomen diensten”.

2. Behoudens de bepalingen van deze Overeenkomst geniet de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij bij het exploiteren van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

a) zij mag over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegen zonder te landen;

b) zij mag op dat grondgebied landen anders dan voor commerciële doeleinden;

c) zij mag op dat grondgebied landen voor het afzetten en opnemen in internationaal verkeer van passagiers, goederen en post.

Artikel 11

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

Na ontvangst van deze aanwijzing dient de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd de bepalingen van deze Overeenkomst, onverwijld aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij de passende exploitatievergunningen te verlenen.

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, door de genoemde autoriteiten worden toegepast.

Artikel 12

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen bedoeld in het tweede lid van artikel 11 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 die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de rechten, omschreven in artikel 10 van deze Overeenkomst, 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 intrekking of de schorsing noodzakelijk is om nieuwe 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 6. Ingeval dit overleg faalt, wordt overgegaan tot een scheidsrechterlijke uitspraak overeenkomstig artikel 8.

Artikel 13

Met toepassing van de artikelen 77 en 79 van het Verdrag, die voorzien in het instellen door twee of meer Staten van gemeenschappelijke exploitatieorganisaties of van internationale exploitatieorganen, geldt het volgende:

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaardt dat de Regering van de Togolese Republiek, overeenkomstig de artikelen 2 en 4 en de bijlagen bij het Verdrag inzake Luchtvervoer in Afrika, dat op 28 maart 1961 te Yaoundé is ondertekend en waartoe Togo is toegetreten, zich het recht voorbehoudt de maatschappij Air-Afrique aan te wijzen als de door de Togolese Republiek gekozen organisatie voor het exploiteren van de overeengekomen diensten.

Van haar zijde aanvaardt de Regering van de Togolese Republiek dat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zich het recht voorbehoudt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 hierboven een door haar te kiezen organisatie aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten.

Artikel 14

1. De exploitatie van de overeengekomen diensten tussen hun onderscheiden grondgebieden vormt voor de beide Overeenkomstsluitende Partijen 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 door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappijen zijn verzekerd van een billijke en rechtvaardige behandeling en zij dienen gelijke mogelijkheden en gelijke rechten te genieten bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De luchtvaartautoriteiten dragen zorg dat de aan iedere aangewezen maatschappij toegewezen capaciteit in acht wordt genomen. Deze capaciteit wordt, indien nodig, herzien.

4. De door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappijen dienen op de gemeenschappelijke trajecten rekening te houden met hun wederzijdse belangen ten einde hun onderscheiden diensten niet onredelijk te treffen.

Artikel 15

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 door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappij of maatschappijen kunnen binnen de grenzen van de globale vervoerscapaciteit als voorzien in het eerste lid van dit artikel, voldoen aan de verkeersbehoeften tussen de grondgebieden van derde Staten gelegen op de overeengekomen 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 dezelfde routes, dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen 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 door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappij 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, kan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij het geheel of een gedeelte van de betrokken vervoerscapaciteit voor een bepaalde tijd gebruiken.

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

Artikel 16

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen geven ten minste dertig (30) dagen voordat zij een begin maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen kennis van de aard van het vervoer, van het type te gebruiken vliegtuigen en van het tijdschema. Hetzelfde geldt voor latere wijzigingen.

2. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verschaffen, op verzoek, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alle gangbare statistieken en andere statistische gegevens van de aangewezen maatschappij, 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 17

Elke door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij kan haar eigen technisch en administratief personeel in dienst hebben dat nodig is op de luchthavens en in de steden van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waar zij voornemens is haar eigen vertegenwoordiging te hebben.

Voor zover een aangewezen maatschappij ervan afziet een eigen organisatie op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij te hebben, draagt zij de eventuele werkzaamheden zo veel mogelijk op aan het personeel van de luchthavens of dat van een aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 18

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

Artikel 19

1. De vaststelling van de tarieven, toe te passen op de overeengekomen diensten die zullen worden geëxploiteerd op de in deze Overeenkomst vermelde routes, geschiedt zo veel mogelijk in onderlinge overeenstemming tussen de aangewezen maatschappijen.

Deze maatschappijen voeren rechtstreeks overleg met elkaar, na raadpleging, indien hiertoe reden is, van de luchtvaartmaatschappijen van derde landen die het geheel of een gedeelte van dezelfde trajecten exploiteren.

2. 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, worden verkort op voorwaarde dat die autoriteiten beiden ermee instemmen.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen er niet in slagen overeenstemming te bereiken over de vaststelling van een tarief overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid hierboven, of indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen te kennen geeft niet in te stemmen met het tarief dat haar overeenkomstig het bepaalde in het voorgaande tweede lid is voorgelegd, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen tot een bevredigende regeling te komen.

In laatste instantie wordt overgegaan tot arbitrage, als voorzien in artikel 8 van deze Overeenkomst.

Zolang het scheidsgerecht geen uitspraak heeft gedaan, heeft de Overeenkomstsluitende Partij die te kennen heeft gegeven niet in te stemmen met het voorgestelde tarief, het recht van de andere Overeenkomstsluitende Partij te eisen dat deze de voordien van kracht zijnde tarieven handhaaft.

Artikel 20

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich, onder voorwaarde van wederkerigheid, de andere Overeenkomstsluitende Partij te verzekeren tot vrije overmaking, tegen de officiële koers, zonder heffingen of belastingen, van het overschot van inkomsten na aftrek van kosten die op haar grondgebied zijn verworven uit het vervoer van passagiers, bagage, postzendingen en goederen door de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overschot van inkomsten na aftrek van kosten verworven door de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen, is vrijgesteld van inkomsten- en/of vennootschapsbelasting geheven door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

TITEL III

Slotbepalingen

Artikel 21

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

Artikel 22

Niettegenstaande het bepaalde in artikel 21 van deze Overeenkomst komen de Overeenkomstsluitende Partijen overeen, dat de exploitatie van de omschreven routes door de aangewezen maatschappijen kan plaatsvinden met ingang van de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.

Artikel 23

Deze Overeenkomst wordt gewijzigd door middel van een diploma-tieke notawisseling ten einde haar in overeenstemming te brengen met eventuele multilaterale overeenkomsten die de twee Overeenkomstslui-tende Partijen zullen binden.

Artikel 24

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

Artikel 25

Deze Overeenkomst, haar Bijlage alsmede alle notawisseling overeen-komstig artikel 6 worden ter registratie aangeboden aan de Internatio-nale Burgerluchtvaartorganisatie.

GEDAAN te Lomé, op 17 maart 1981 in twee oorspronkelijke exem-plaren in de Franse taal.

*Voor het Koninkrijk der
Nederlanden*

(w.g.) A. E. MOSES
Albert E. Moses
Eerste Ambassadorssecretaris

Voor de Togolese Republiek

(w.g.) A. K. AKAKPO-AHIANYO.
Anani Kuma Akakpo-Ahiany

Bijlage I

ROUTETABEL

1. NEDERLANDSE ROUTES

Punten van vertrek

Punten in Nederland

Tussenliggende punten

Een punt in de Bondsrepubliek Duitsland of Lissabon en Tunis of Tripoli en Accra

*Punten in Togo**Verder gelegen punten*

Kinshasa

2. TOGOLESE ROUTES

Punten van vertrek

Punten in Togo

Tussenliggende punten

Parijs en Rome en Lagos

*Punten in Nederland**Verder gelegen punten*

Een later na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten te bepalen punt in West-Europa.

N.B.

1. Elk der aangewezen maatschappijen kan ieder der in de routetabel aangegeven punten achterwege laten.

2. De aangewezen maatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij kan landen op een of meer niet op de routetabel aangegeven punten; er mag evenwel geen enkel vervoersrecht worden uitgeoefend tussen dat punt of die punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De aangewezen maatschappijen kunnen ieder van hun diensten op de omschreven routes beëindigen.

Protocol van ondertekening

Tijdens de onderhandelingen met het oog op het sluiten van een luchtvaartovereenkomst, die hebben plaatsgevonden van 2-4 mei 1979 te Lomé, zijn de delegaties van de beide Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen dat elke aangewezen maatschappij het recht heeft eenmaal per week op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes een vlucht uit te voeren met vliegtuigen met brede romp.

Over iedere uitbreiding van deze capaciteit wordt later beslist volgens de in de Overeenkomst opgenomen procedures.

*Voor het Koninkrijk der
Nederlanden*

(w.g.) A. E. MOSES
Albert E. Moses
Eerste Ambassadesecretaris

Voor de Togolese Republiek

(w.g.) A. K. AKAKPO-AHIANYO
Anani Kuma Akakpo-Ahianyó

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 21 van de Overeenkomst in werking treden op de dag van de laatste kennisgeving door de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere van de voltooiing der grondwettelijke procedures, vereist voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge haar artikel 24 alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer wordt verwezen in de preambule tot de onderhavige Overeen-

komst, is de Engelse tekst van het Verdrag bij Koninklijk besluit van 3 juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* H. 165 en de vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, in *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de tweede juni 1981.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW