

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1983 Nr. 40

---

---

A. TITEL

*Bilaterale Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Nigeria inzake luchtdiensten, met Bijlage; 's-Gravenhage, 26 januari 1983*

B. TEKST

**Bilateral air services agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Nigeria**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Nigeria (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Considering that the Kingdom of the Netherlands and the Federal Republic of Nigeria are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1

*Interpretation*

For the purpose of this Agreement and the Annex drawn up in application thereof, unless the context otherwise requires:

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

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

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federal Republic of Nigeria, the Minister responsible for matters relating to Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions which at present are being performed by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Public Works responsible for matters relating to Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions which at present are being performed by the said Minister or similar functions;

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

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

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

(f) the term "aircraft equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention and

(g) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remunerations and conditions for the carriage of mail.

## Article 2

### *Rights and privileges of designated airlines*

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

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

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

### Article 3

#### *Designation of airlines*

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

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

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

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

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services provided that tariffs established in accordance with the provisions of this Agreement are in force in respect of these services.

6. The designated airline shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the

commencement of the operation of an agreed service, information about the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

#### Article 4

##### *Revocation and suspension of rights*

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

(a) if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party;

(b) failure by the airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

#### Article 5

##### *Validity of certificates*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by either Contracting Party which have not expired, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the specified routes in the Annex.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid for the purposes of operating the said specified routes over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

#### Article 6

##### *Exemption from customs duties*

1. Aircraft operated on international services by the designated

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

2. There shall also be exemption from the same duties, fees, and charges with the exception of charges corresponding to the services performed in relation to:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of that Contracting Party, and for use on board an outbound aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;

(b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repairs of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international service by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2, sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

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

## Article 7

### *Mode of operation*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes.

2. The Mode of operation on the agreed services on the specified routes is as set out in the Annex to this Agreement.

## Article 8

*Commercial operations*

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

(a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

(b) to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party – in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation, and

(c) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation in the currency of that Contracting Party.

## Article 9

*Tariffs*

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

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

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

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

the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

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

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

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

## Article 10

### *Statements of statistics*

1. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the former Contracting Party.

2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

## Article 11

### *Transfer of excess receipts*

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer at the official rate of exchange the excess of receipt over expenditure earned by the airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, subject to the prevailing regulations in the territory of each Contracting Party.

2. Whenever the payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply in place of the provisions of this Article.

## Article 12

*Consultations*

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex attached thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

## Article 13

*Settlement of disputes*

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

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

3. The Arbitral Tribunal shall first endeavour to reconcile the two Contracting Parties, failing which it shall consider the dispute and give its decision by a majority vote. Unless otherwise agreed between the Contracting Parties, the Tribunal shall itself draw up its rules of procedure, choose its own venue and give its decision within ninety (90) days following its constitution.



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

5. Each Contracting Party shall be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Contracting Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the Tribunal including those of the President.

6. If, and so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it had granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to its designated airline.

#### Article 14

##### *Effect of multilateral agreements*

This Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral treaties which may become binding on both Contracting Parties.

#### Article 15

##### *Amendments*

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement it may request consultations in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.

2. Any modification of this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on a date to be determined by the Contracting Parties who shall exchange notes in that respect through diplomatic channel confirming that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex to this Agreement which has been agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties during the consultations referred to in paragraph 1 of this Article, shall take effect on a date to be determined by the Contracting Parties who shall exchange notes in that respect through diplomatic channel.

#### Article 16

##### *Registration of Agreement with I.C.A.O.*

This Agreement together with its Annex and any amendments made thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

## Article 17

*Entry into force*

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. It shall enter into force on the date to be determined in an exchange of notes between the Contracting Parties through diplomatic channel confirming that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

## Article 18

*Application*

In the case of the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply only to the part of the Kingdom in Europe.

## Article 19

*Duration and termination*

1. This Agreement shall be in force for an indefinite period of time, subject to the provisions of paragraph 2 below.

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised representatives of their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at The Hague this 26th day of January 1983 in two originals in the English language.

*For the Government of the Kingdom of the Netherlands,*  
(sd.) H. VAN DEN BROEK

*For the Government of the Federal Republic of Nigeria,*  
(sd.) J. D. CHINADE

---

## Annex

### 1. Operation of the agreed services

a. Unless otherwise agreed between the two designated airlines and subject to the provisions of paragraph (c) of this Article, in operating the agreed services, capacity shall be shared equally between the said airlines of the two Contracting Parties.

b. The total capacity to be provided on each of the specified routes shall be in accordance with reasonably anticipated traffic demand.

c. In order to meet the requirements of seasonal or future traffic growth on the specified routes in the Annex, the airlines designated by both Contracting Parties shall make arrangements relating to the conditions under which the air services shall be operated. The arrangements so made by the designated airlines shall determine the frequency of services and the schedules. These arrangements together with any modifications thereto shall be submitted to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for approval.

d. If and so long as the designated airline of one Contracting Party does not desire to utilise the whole or part of its own share of the capacity on one or more routes, it may allow the airline of the other Contracting Party to utilise its said share of the capacity during a specified period.

### 2. Schedules

a. *Routes to be operated by the designated airline of the Federal Republic of Nigeria*

Points of departure	Intermediate points	Point in the Kingdom of the Netherlands	Points beyond
Any points in Nigeria	** London * Frankfurt * Zurich * Paris * Brussels * Rome	Amsterdam	** London * Copenhagen * Oslo * Stockholm

\*\* With fifth freedom traffic rights to and from the Netherlands.

\* Without fifth freedom traffic rights to and from the Netherlands.

b. *Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands*

Points of departure	Intermediate point	Point in the Federal Republic of Nigeria	Points beyond
Any points in the Kingdom of the Netherlands	* Tunis	Lagos	* Accra * Lome * Douala * Brazzaville ** Lusaka * Blantyre * Maputo * Salisbury

\*\* With fifth freedom traffic rights to and from Nigeria.

\* Without fifth freedom traffic rights to and from Nigeria.

3. Notes to Schedules 2(a) and 2(b) above

- a. *Type of aircraft:* The designated airline of either Contracting Party may operate a DC10 aircraft or its equivalent.
- b. *Frequency:* The designated airline of either Contracting Party is only allowed to operate four (4) times weekly on the specified routes.
- c. Points may be served in any order and may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.
- d. The designated airline may terminate any or all flights in the territory of the other Contracting Party.

C. VERTALING**Bilaterale Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Nigeria inzake luchtdiensten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Nigeria (hierna te noemen de „Overeenkomstsluitende Partijen”),

Overwegende dat het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Nigeria partij zijn bij het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, en

Geleid door de wens een aanvullende Overeenkomst bij dit Verdrag te sluiten ten einde luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden in te stellen,

Zijn overeengekomen als volgt:

**Artikel 1***Uitlegging*

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de ter uitvoering hiervan opgestelde Bijlage, hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis, tenzij uit het zinsverband anders blijkt:

a. onder „Verdrag” wordt verstaan het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, met inbegrip van alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen van dat Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan, wat de Bondsrepubliek Nigeria betreft, de voor zaken met de Burgerluchtvaart verband houdende verantwoordelijke Minister en iedere andere persoon of instantie die bevoegd is een van de functies die thans door genoemde Minister worden uitgeoefend of soortgelijke functies, te vervullen en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat, die verantwoordelijk is voor met de burgerluchtvaart verband houdende aangelegenheden en iedere persoon of instantie die bevoegd is elk van de functies die thans door genoemde Minister worden uitgeoefend, of soortgelijke functies te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst is aangewezen en gemachtigd;

d. onder „grondgebied” wordt verstaan met betrekking tot een Staat het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren onder de soevereiniteit of bescherming van die Staat;

e. „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hieraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;

f. „vliegtuiguitrusting”, „proviand” en „reservedelen” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hieraan is toegekend in Bijlage 9 bij het Verdrag en

g. onder „tarief” wordt verstaan de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers en vracht, en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en de voorwaarden die betrekking hebben op de diensten van agent-schappen en andere hulpdiensten, maar met uitzondering van de vergoedingen en de voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post.

## Artikel 2

### *Rechten en voorrechten van aangewezen luchtvaartmaatschappijen*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het doel geregelde internationale luchtdiensten in te stellen op de routes omschreven in de desbetreffende afdeling van de Bijlage bij deze Overeenkomst. Zodanige diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, de volgende rechten:

a. over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder daar te landen;

b. op genoemd grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. op het bedoelde grondgebied te landen op voor die route in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven punten voor het afzetten en opnemen van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen van de bepalingen in het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 3

*Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht in een schriftelijke mededeling, gericht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoonde dat zij voldoet aan de eisen, gesteld bij de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze door deze autoriteiten worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning niet te verlenen of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst bedoelde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, wanneer niet ten genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en aan deze maatschappij aldus een vergunning is verleend, kan zij op elk gewenst tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits met betrekking tot deze diensten de overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst vastgestelde tarieven van kracht zijn.

6. Ten minste dertig (30) dagen vóór de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst verstrekt de aangewezen luchtvaartmaatschappij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij gegevens over de frequentie, de dienstregeling en het type luchtvaartuig. Dit geldt eveneens voor latere wijzigingen.

## Artikel 4

*Intrekking en opschorting van rechten*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen, op te schorten of aan de uitoefening van deze rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden in elk van de volgende gevallen:

a. indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij de onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij;

b. indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven; of

c. wanneer de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuk op wetten of voorschriften.

## Artikel 5

*Geldigheid van bewijzen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de in de Bijlage omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt door de andere Overeenkomstsluitende Partij, te weigeren voor de exploitatie van genoemde omschreven routes boven haar eigen grondgebied.



## Artikel 6

*Vrijstelling van douanerechten*

1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt op internationale luchtdiensten, alsmede de zich aan boord daarvan bevindende normale uitrustingsstukken, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt tijdens dat deel van de reis dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

2. Tevens zijn vrijgesteld van dezelfde rechten, kosten en heffingen, met uitzondering van heffingen over de verrichte diensten met betrekking tot:

a. proviand dat aan boord is genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen door de autoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde grenzen, en dat is bestemd voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig dat het grondgebied verlaat en dat wordt gebruikt op een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b. reservedelen die zijn binnengebracht op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud aan of herstel van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op internationale diensten gebruikte luchtvaartuigen;

c. brandstof en smeermiddelen, bestemd ter bevoorrading van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op internationale diensten gebruikte luchtvaartuigen die het grondgebied verlaten, ook wanneer deze voorraden zijn bestemd voor gebruik tijdens dat deel van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarin zij aan boord zijn genomen.

3. Met betrekking tot de onder de letters a, b en c van het tweede lid van dit artikel vermelde goederen, kan worden verlangd dat deze onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

4. De normale boorduitrustingsstukken, alsmede de goederen en voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Overeenkomstslui-

tende Partij. In een zodanig geval kan worden verlangd dat zij onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop zij overeenkomstig de douanevoorschriften weer worden uitgevoerd of een andere bestemming hebben gekregen.

#### Artikel 7

##### *Wijze van exploitatie*

1. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2. De wijze van exploitatie op de overeengekomen diensten op de omschreven routes vindt plaats zoals vermeld in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

#### Artikel 8

##### *Commerciële exploitatie*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren vestigen ten behoeve van de bevordering van vervoer door de lucht en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. in overeenstemming met de wetten en voorschriften van die andere Overeenkomstsluitende Partij ter zake van binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste personeelsleden uitzenden en daar doen verblijven; deze houden zich bezig met de leiding, de afzet en de exploitatie, alsmede met technische en andere specialistische zaken; en

c. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, rechtstreeks en naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, de afzet verzorgen van vervoer door de lucht in de valuta van die Overeenkomstsluitende Partij.

#### Artikel 9

##### *Tarieven*

1. De tarieven die door de luchtvaartmaatschappij van de ene Over-

eenkomstsluitende Partij worden geheven voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, te zamen met de voor agentenprovisie geldende tarieven, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren. Deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt met behulp van de procedures voor het vaststellen van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste dertig (30) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over deze tarieven, of indien door enige andere oorzaak een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of indien in de loop van de eerste vijftien (15) dagen van het tijdvak van dertig (30) dagen, bedoeld in het derde lid van dit artikel, een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geeft van haar bezwaar tegen enig tarief, overeengekomen overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

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

6. Behoudens de bepalingen van het vijfde lid van dit artikel, wordt een tarief niet van kracht indien het niet door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen is goedgekeurd.

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

## Artikel 10

*Opstelling van statistieken*

1. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op verzoek van laatstgenoemde, periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijze nodig zijn om de capaciteit te beoordelen, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij op de overeengekomen diensten wordt aangeboden.

2. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die nodig zijn om de omvang van het vervoer te bepalen, vervoerd door de luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten, alsmede de herkomst en de bestemming van dat vervoer.

## Artikel 11

*Overmaking van netto-ontvangsten*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het overmaken tegen de officiële wisselkoers, van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven, geboekt door de luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied ter zake van het vervoer van passagiers, post en vracht, zulks krachtens de op het grondgebied van iedere Overeenkomstsluitende Partij geldende voorschriften.

2. Wanneer ten aanzien van het tussen de Overeenkomstsluitende Partijen gehanteerde betalingsstelsel een speciale overeenkomst geldt, is deze overeenkomst van toepassing in plaats van de bepalingen van dit artikel.

## Artikel 12

*Overleg*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg ten einde de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de daaraan gehechte Bijlage te verzekeren; zij plegen eveneens, indien noodzakelijk, overleg omtrent wijziging daarvan.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan het verzoek doen tot het plegen van overleg; dit overleg, hetwelk mondeling dan wel schriftelijk kan geschieden, moet een aanvang nemen binnen een tijdvak van

zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met verlenging van dit tijdvak.

### Artikel 13

#### *Regeling van geschillen*

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

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie; indien zij dit niet overeenkomen, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een dergelijk scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman aan en de derde scheidsman wordt binnen een daaraan aansluitend tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In beide gevallen dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als president van het scheidsgerecht.

3. Het scheidsgerecht tracht allereerst de beide Overeenkomstsluitende Partijen met elkaar te verzoenen; slaagt het hierin niet, dan bestudeert dit het geschil en neemt een besluit bij meerderheid van stemmen. Tenzij anders tussen de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, stelt het scheidsgerecht zelf zijn huishoudelijk reglement op, bepaalt het zelf de plaats van bijeenkomst en neemt een beslissing binnen negentig (90) dagen na het tijdstip waarop het werd samengesteld.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen houden zich aan iedere ingevolge het tweede of derde lid van dit artikel genomen beslissing.

5. Iedere Overeenkomstsluitende Partij is verantwoordelijk voor de kosten van zijn aangewezen scheidsman en zijn medewerkers en beide Overeenkomstsluitende Partijen delen gelijkelijk alle verdere kosten, voortvloeiend uit de werkzaamheden van het scheidsgerecht, waaronder begrepen die van de Voorzitter.

6. Indien en zolang een van beide Overeenkomstsluitende Partijen nalaat zich te houden aan een ingevolge dit artikel genomen beslissing, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij alle rechten of voorrechten die zij krachtens deze Overeenkomst aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij of haar aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verleend, beperken, opschorten of intrekken.

#### Artikel 14

##### *Gevolgen van multilaterale overeenkomsten*

Deze Overeenkomst en de Bijlage hierbij zullen worden gewijzigd ten einde deze in overeenstemming te brengen met eventuele multilaterale verdragen die voor beide Overeenkomstsluitende Partijen bindend kunnen worden.

#### Artikel 15

##### *Wijzigingen*

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 12 van deze Overeenkomst, verzoeken om overleg.

2. Een wijziging van deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, wordt schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen en wordt van kracht op een door de Overeenkomstsluitende Partijen vast te stellen datum, die daartoe langs diplomatieke weg nota's zullen wisselen, waarbij wordt bevestigd dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Een wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst, die tijdens het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, wordt van kracht op een door de Overeenkomstsluitende Partijen vast te stellen datum, die daartoe langs diplomatieke weg nota's zullen wisselen.

## Artikel 16

*Registratie van de Overeenkomst bij de Internationale  
Burgerluchtvaartorganisatie*

Deze Overeenkomst, te zamen met de Bijlage en alle daarin aangebrachte wijzigingen, worden bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie geregistreerd.

## Artikel 17

*Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening. Zij treedt in werking op een in een notawisseling langs diplomatieke weg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen te bepalen datum, waarbij wordt bevestigd dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

## Artikel 18

*Toepasselijkheid*

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

## Artikel 19

*Geldigheidsduur en beëindiging*

1. Deze Overeenkomst is van kracht voor onbepaalde tijd, behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededelen dat zij het voornemen heeft deze Overeenkomst te beëindigen; een zodanige mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een zodanig geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van dit tijdvak. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen bevestiging van ontvangst wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigde vertegenwoordigers van hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, de 26e januari 1983 in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,*  
(w.g.) H. VAN DEN BROEK

*Voor de Regering van de Bondsrepubliek Nigeria,*  
(w.g.) J. D. CHINADE

---



## BIJLAGE

### 1. Exploitatie van de overeengekomen diensten

a. Tenzij anders wordt overeengekomen tussen de beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen en behoudens de bepalingen van letter c van dit artikel, wordt de capaciteit bij de exploitatie van de overeengekomen diensten gelijkelijk verdeeld tussen de genoemde luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

b. De totale capaciteit die op elk van de omschreven routes wordt geboden, dient in overeenstemming te zijn met een redelijkerwijze te verwachten vraag naar vervoer.

c. Ten einde te kunnen voldoen aan de eisen van een door het seizoen bepaalde of toekomstige groei van het vervoer op de in de Bijlage omschreven routes, maken de door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen afspraken ter zake van de voorwaarden waaronder de luchtdiensten dienen te worden geëxploiteerd. In de aldus door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gemaakte afspraken worden de frequentie van de diensten en de dienstregelingen vastgesteld. Deze afspraken, alsmede eventuele wijzigingen hiervan, worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

d. Indien en zolang de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen aandeel van de capaciteit op een of meer routes geheel of gedeeltelijk niet wenst te benutten, kan deze de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij toestaan genoemd deel van de haar toekomende capaciteit gedurende een omschreven tijdvak te gebruiken.

### 2. Routetabellen

a. *Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Bondsrepubliek Nigeria te exploiteren routes*

Vertrekpunten	Tussenliggende punten	Punt in het Koninkrijk der Nederlanden	Verder gelegen punten
Alle punten in Nigeria	<ul style="list-style-type: none"> <li>• • Londen</li> <li>• Frankfurt</li> <li>• Zürich</li> <li>• Parijs</li> <li>• Brussel</li> <li>• Rome</li> </ul>	Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• • Londen</li> <li>• Kopenhagen</li> <li>• Oslo</li> <li>• Stockholm</li> </ul>

- • Met vijfde-vrijheidsrechten naar en vanuit Nederland.
- Zonder vijfde-vrijheidsrechten naar en vanuit Nederland.

b. Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden te exploiteren routes

Vertrekpunten	Tussenliggend punt	Punt in de Bondsrepubliek Nigeria	Verder gelegen punten
Ieder punt in het Koninkrijk der Nederlanden	• Tunis	Lagos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accra</li> <li>• Lomé</li> <li>• Douala</li> <li>• Brazzaville</li> <li>• Lusaka</li> <li>• Blantyre</li> <li>• Maputo</li> <li>• Salisbury</li> </ul>

- • Met vijfde-vrijheidsrechten naar en vanuit Nigeria.
- Zonder vijfde-vrijheidsrechten naar en vanuit Nigeria.

3. Opmerkingen bij hierboven vermelde tabellen 2(a) en 2(b)

a. *Soort luchtvaartuig:* De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen kan een DC 10 of een gelijkwaardig luchtvaartuig exploiteren.

b. *Frequentie:* De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag slechts vier (4) maal per week op de omschreven routes vliegen.

c. De punten kunnen in elke willekeurige volgorde worden aangedaan en kunnen op elke vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, zulks naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

d. De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan elke vlucht of alle vluchten beëindigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

#### D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91, eerste lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal alvorens het Koninkrijk daaraan kan worden gebonden.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 17 in werking treden op een in een diplomatieke notawisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen te bepalen datum, waarbij wordt bevestigd dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

Ingevolge hetzelfde artikel wordt de Overeenkomst voorlopig toegepast vanaf 26 januari 1983.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 18 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 Overeenkomst, is de Engelse tekst 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 *achtste* maart 1983.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
H. VAN DEN BROEK