

Vertaling

**OVEREENKOMST  
TUSSEN  
HET KONINKRIJK BELGIE EN  
DE REPUBLIEK SENEGAL BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

**DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE**

**enerzijds**

**en**

**DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SENEGAL**

**anderzijds**

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld,

**VERLANGENDE** een overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden Grondgebieden,

**VERLANGENDE** de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

**ZIJN OVEREENGEKOMEN** als volgt:

## ARTIKEL 1

### Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, wanneer die Bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben gehad tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;
- b) de uitdrukking "**Beslissing van Yamoussoukro**" betekent de beslissing van de Afrikaanse Ministers bevoegd voor de Burgerluchtvaart, die op 13 en 14 november 1999 te Yamoussoukro (Ivoorkust) hebben vergaderd. Beslissing betreffende de uitvoering van de Verklaring van Yamoussoukro tot liberalisering van de toegang tot de luchtvaartmarkten in Afrika;
- c) de uitdrukking "**Verdrag betreffende de Europese Unie**" betekent het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- d) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- e) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Senegal, het "Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM)" of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- f) de uitdrukkingen "Grondgebied", "Luchtdienst", "Internationale luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- g) de uitdrukking "Aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- h) de uitdrukking "Overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- i) de uitdrukking "Tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- j) de uitdrukking "Verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der

- overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route luchtvaartuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
- k) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
  - l) de uitdrukking "Technische tussenlanding" betekent het recht of voorrecht dat een Staat aan een andere Staat verleent om, in het raam van een al dan niet geregelde internationale luchtdienst, voor andere dan verkeersdoeleinden op zijn Grondgebied te landen. Dit recht wordt het vaakst uitgeoefend om brandstof te tanken, een ongeplande essentiële herstelling uit te voeren of naar aanleiding van een noodgeval dat een landing vereist. Het kan ook in bepaalde gevallen worden uitgeoefend om aan de nationale vereisten voor de binnenkomst op het Grondgebied van een Staat te beantwoorden, alvorens op een verkeerspunt van deze Staat te landen;
  - m) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Unie en de verwijzingen naar onderdanen van de Republiek Senegal dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Staten, partijen bij de Beslissing van Yamoussoukro;
  - n) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen. De verwijzingen in deze overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Senegal dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door de Republiek Senegal werden aangewezen;
  - o) het bewijs luchtvaartexploitant: bewijs dat een exploitant toelaat om bepaalde handelsvluchten uit te voeren.

## **ARTIKEL 2**

### Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
  - a) om zonder te landen over haar Grondgebied te vliegen;
  - b) om op haar Grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden, waarbij geen passagiers, vracht en post mag worden opgenomen of afgezet, mits de door de andere Overeenkomstsluitende Partij krachtens artikel 5 van deze Overeenkomst opgelegde voorwaarden worden nageleefd;
  - c) om op haar Grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.
  
2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het Grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

### **ARTIKEL 3**

#### Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

## ARTIKEL 4

### Vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, binnen de perken van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:
  - I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
    1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Belgisch Grondgebied op grond van het Verdrag betreffende de Europese Unie en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt en;
    2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing;
  - II. in het geval van een door Senegal aangewezen luchtvaartmaatschappij:
    1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Senegalees Grondgebied en een geldige erkenning overeenkomstig de Beslissing van Yamoussoukro heeft gekregen en;
    2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Staat, partij bij de Beslissing van Yamoussoukro, die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant overeenkomstig de bijlagen 1, 6 en 8 bij het Verdrag van Chicago en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is.
2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover tarieven volgens het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag worden uitgevoerd.

## ARTIKEL 5

### Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:
  - a) indien de betrokken maatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
  - b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
  - c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven:
    - I. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien:
      1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het Grondgebied van België krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie of over geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt, of
      2. er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Staat, partij bij het Verdrag betreffende de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing geïdentificeerd is;
    - II. In het geval van een door Senegal aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien:
      1. ze niet op Senegalees Grondgebied gevestigd is of geen geldige erkenning overeenkomstig de Beslissing van Yamoussoukro heeft, of
      2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Staat, partij bij de Beslissing van Yamoussoukro, die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant overeenkomstig de bijlagen 1, 6 en 8 bij het Verdrag van Chicago of de bevoegde luchtvaartautoriteit in de aanwijzing niet duidelijk geïdentificeerd is.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.



## ARTIKEL 6

### Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.
3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen maatschappijen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

## ARTIKEL 7

### Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van geschiktheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen in alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dat verzoek.
4. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt de verbeteringsmaatregelen die zich opdringen. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode

adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de vergunningen tot exploitatie).

5. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het Grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
6. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
  - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of;
  - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.
7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 5 hierboven door de vertegenwoordiger van deze luchtvaartmaatschappij geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 6 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
8. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de

exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 4 en lid 8 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

## ARTIKEL 8

### Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de beveiliging van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchthavens alsook de bepalingen van eender welk ander multilateraal verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart, die de Overeenkomstsluitende Partijen verbindt.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun Grondgebied hebben of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn Grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun Grondgebied, en in het geval van de Republiek Senegal, de exploitanten van luchtvaartuigen die op haar Grondgebied gevestigd zijn krachtens de Beslissing van Yamoussoukro en die een geldige exploitatievergunning hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun Grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op haar Grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

## **ARTIKEL 9**

### Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het Grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
  
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn om de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht teneinde haar in staat te stellen haar mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

## **ARTIKEL 10**

### Grondafhandeling

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, daarin begrepen, voor België, de wetgeving van de Europese Unie en voor Senegal, de Beslissing van Yamoussoukro, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.

In het geval dat de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in het geval dat er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet-discriminerende wijze voor wat betreft de toegang tot zelfafhandeling en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.



## ARTIKEL 11

### Douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke taksen en rechten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het Grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
  - a) worden ingevoerd in het Grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het Grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
  - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
  - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder

toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of op een andere manier worden vervreemd overeenkomstig de douanevoorschriften.

4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere taken.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

## ARTIKEL 12

### Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen genieten een billijke en gelijke verdeling van de capaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen hun wederzijdse Grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, binnen de perken van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten en frequenties.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes in de bijgevoegde routetabel, geschiedt overeenkomstig het beginsel van billijke en gelijke verdeling van de capaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, rekening houdend met:
  - a) de vervoereisen naar en van het Grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
  - b) de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
  - c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen leggen de exploitatieprogramma's uiterlijk 45 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de diensten, het type van luchtvaartuig, het type van diensten en de dienstregeling. Deze

bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn, die niet minder dan 30 dagen mag bedragen.

## ARTIKEL 13

### Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor alle gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route. Ze zal ervoor zorgen dat de passagiers daarvan op voorhand op de hoogte worden gebracht.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij die de omschreven routes of gedeeltes van routes exploiteren, kunnen samenwerkingsakkoorden betreffende geboekte zetels of codesharing sluiten met de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen of van een derde land dat over de nodige verkeersrechten beschikt. In het geval van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, moet dat land instemmen met gelijkaardige akkoorden tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de andere luchtvaartmaatschappijen die naar, uit en via een dergelijk derde land opereren.

De capaciteit aangeboden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die het vliegtuig exploiteert in het raam van een codesharingakkoord wordt in aanmerking genomen voor de berekening van de capaciteit waarover de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, beschikt.

De capaciteit aangeboden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die de diensten verkoopt (marketing) in het raam van een codesharingakkoord mag niet in aanmerking worden genomen voor de berekening van de capaciteit waarover de Overeenkomstsluitende Partij die deze luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, beschikt.

Codesharingakkoorden mogen in geen geval de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten wijzigen en afbreuk doen aan het beginsel van billijke en gelijke verdeling van de capaciteiten. Ze moeten bovendien voldoen aan de vereisten inzake reglementering die normaal worden toegepast bij dergelijke operaties door de Overeenkomstsluitende Partijen, zoals de bescherming van de passagiers, de informatie van de passagiers, de veiligheid, de aansprakelijkheid en aan alle andere over het algemeen opgelegde voorwaarden aan de exploiterende luchtvaartmaatschappijen.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij leggen de betrokken programma's en de dienstregelingen uiterlijk vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde aanvangsdatum van de operaties ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## ARTIKEL 14

### Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.
3. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen die vijfdevrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen.

4. De tussenkomst van de Overeenkomstsluitende Partijen beperkt zich tot:
  - a) het voorkomen van tarieven of praktijken die onredelijk discriminatoir zijn;
  - b) het beschermen van de consumenten tegen extreem hoge of beperkende tarieven door misbruik van machtspositie;
  - c) het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven die mogelijk zijn gemaakt door directe of indirecte steun van de regering;
  - d) het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven wanneer er bewijzen bestaan van een opzet om de concurrentie uit te schakelen.
5. Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij zal unilaterale maatregelen nemen om te beletten dat een voorgesteld tarief zou worden toegepast of dat een tarief van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij toegepast blijft worden voor het internationaal vervoer tussen de Grondgebieden van de Partijen,

of tussen het Grondgebied van de andere Partij en eender welk ander land, wat betreft in beide gevallen, de diensten die door een zelfde luchtvaartmaatschappij of door verschillende luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd.

## **ARTIKEL 15**

### **Personeel**

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit Grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin de nationale wetgevingen dit toestaan zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.



## **ARTIKEL 16**

### Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat Grondgebied of, naar goeddunken, in vrij omwisselbare valuta's van andere landen.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op haar Grondgebied. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. De overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting, die vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze maatschappijen verkregen op het Grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal verleent en die in beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht is, zal worden toegepast.

## **ARTIKEL 17**

### Informatie-uitwisseling

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het Grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen bezorgen, op verzoek, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alle statistische gegevens die nodig zijn geacht voor de evaluatie van het verkeer in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

## **ARTIKEL 18**

### Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

## **ARTIKEL 19**

### 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 door onderhandelingen te regelen.
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 persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naargelang van het geval, een scheidsrechter of meerdere scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

## **ARTIKEL 20**

### **Wijzigingen**

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.
2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

## **ARTIKEL 21**

### Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## **ARTIKEL 22**

### Registratie

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

**ARTIKEL 23**  
Inwerkingtreding

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen zal langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

De Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.



**ARTIKEL 24**  
Slotbepalingen

Deze Overeenkomst houdt opheffing en vervanging in van elke andere vroegere overeenkomst die door de Republiek Senegal en het Koninkrijk België inzake luchtvaart werd ondertekend.

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

Gedaan in twee exemplaren te Dakar, op 18 januari 2013

## BIJLAGE LUCHTVAARTOVEREENKOMST SENEGAL/BELGIE

### ROUTETABEL-FREQUENTIES

1. Beide delegaties hebben de volgende routetabel goedgekeurd:

a) Voor het Belgische gedeelte:

Punten in België	Tussenliggende punten	Punten in Senegal	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

b) Voor het Senegalese gedeelte:

Punten in Senegal	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Geen enkel verkeersrecht wordt op tussenliggende punten toegekend, tenzij de burgerluchtvaartautoriteiten van beide partijen anders overeenkomen.