

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1979 Nr. 134

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Kenya inzake luchtdiensten tussen en via hun
onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;
Nairobi, 3 mei 1979*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom of the
Netherlands and the Government of the Republic of Kenya for air
services between and beyond their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the
Government of the Republic of Kenya

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement unless the context otherwise
requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the
Republic of Kenya, the Minister in charge of Civil Aviation or any

person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and in the case of the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands, the Director General of Civil Aviation or any person or body authorised to perform any of these functions;

(b) 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;

(c) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(e) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply including prices and conditions of agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and

(f) subject to Article 15 of this Agreement, the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State.

Article 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3

Grant of Rights

1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2) Each Contracting Party grants 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 Schedule annexed to this Agreement, and drawn up in furtherance thereof. Such services and routes are here-

after called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3) While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

4) Nothing in paragraphs (2) and (3) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

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 aeronautical authorities of the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph (1) of this Article the appropriate operating authorisations.

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

4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 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 operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

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

(c) in case 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 infringements of the laws or the regulations of either Contracting Party or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 6

Exemption from Charges on Equipment, Fuel, Stores, etc.

1) Aircraft operated on international air 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 time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

(b) spare parts and regular airborne equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) fuels and lubricants supplied to an aircraft of the designated airline of a Contracting Party engaged on an international air service in the territory of the other Contracting Party and used on an inward flight until that flight is completed, on an outward flight from the time that flight commences or on a through-transitting flight, notwithstanding that on all such flights aircraft may take intermediate landings in that territory.

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

Article 7

Unloading of Equipment, etc.

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 Party. In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of agreed services. They shall take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

2) The operation of the agreed services between the Republic of Kenya and the Kingdom of the Netherlands in both directions along the specified routes constitutes a basic and primary right of the two Contracting Parties.

3) For the operation of Agreed Services:

(a) the total capacity provided on each of the routes shall be adapted to reasonably anticipated traffic requirements;

(b) the designated airlines of both Contracting Parties shall be entitled to an equal share of the capacity referred to in sub-paragraph 3(a) of this Article;

(c) in order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary character, the designated airlines of the two Contracting Parties shall agree between themselves on suitable measures to meet the temporary increase in traffic. Any agreement concluded between the airlines and any amendments thereto shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties;

(d) if either Contracting Party does not wish to use, on one or more routes, part or all of the capacity to which it is entitled, it may consult the other Contracting Party with a view to transferring to the latter, for a fixed period, the whole or part of the capacity at its disposal within the agreed limits. The Contracting Party which has transferred all or part of its rights may recover them at the end of the above period.

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 shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4) The approval referred to in paragraph (3) of this Article may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be regarded as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph (3) the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this para-

graph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired or the date of the giving of a notice of disapproval of that tariff under paragraph (5) of this Article, whichever shall be the earlier.

Article 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be necessary for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed service and to origins and destinations of such traffic.

Article 11

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by each designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments or where there are no official exchange rates at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 12

Consultation and Amendment

1) In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of both 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 Schedule hereto and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2) Either Contracting Party may request consultations which may be oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

3) Any modification of this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraphs (1) and (2), shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed

each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

4) The respective aeronautical authorities are entitled to agree in writing upon any modifications of the Schedule annexed to this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraphs (1) and (2). Such modifications shall take effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes.

Article 13

Settlement of Dispute

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

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

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

Article 14

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been

received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15

Territorial Application

As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 16

Entry into Force

This Agreement shall apply provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date when the Contracting Parties have notified one another that their constitutional procedures have been completed.

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

DONE in duplicate at Nairobi this 3rd day of May 1979.

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands*

(sd.) R. J. VAN SCHAİK

*For the Government of the
Republic of Kenya*

(sd.) I. E. OMOLO-OKERO

Route Schedule**PART 1**

The routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands in both directions.

Route 1 Points in the Netherlands/Munich and or Vienna/Cairo/Nairobi/A point beyond

Route 2 Points in the Netherlands/Nairobi/Johannesburg

In operating services on the above routes the designated airline of the Netherlands may, at its option, omit calling at any intermediate point.

PART 2

The route to be operated by the designated airline of the Republic of Kenya in both directions.

Points in Kenya/Cairo/Athens/Amsterdam/A point beyond.

In operating services on the above route the designated airline of Kenya may, at its option, omit calling at any intermediate point.

C. VERTALING**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en de Regering van de Republiek Kenya inzake luchtdiensten
tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Kenya,

Partijen zijnde 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 dat Verdrag te sluiten ten einde luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden in te stellen,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1*Begripsomschrijvingen*

Tenzij uit het zinsverband anders blijkt, hebben in deze Overeenkomst de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

(a) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt wat de Republiek Kenya betreft, verstaan de minister voor de burgerluchtvaart of de persoon of instantie die bevoegd is een bepaalde functie op het gebied van deze Overeenkomst te vervullen; en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, voor Nederland de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst of de persoon of instantie die bevoegd is een van die functies te vervullen;

(b) de uitdrukkingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;

(c) 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 of het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

(d) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

(e) 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 prijzen en voorwaarden van vertegenwoordiging en andere hulpdiensten maar met uitzondering van de beloning en voorwaarden voor het vervoer van post;

(f) behoudens artikel 15 van deze Overeenkomst wordt onder „grondgebied” met betrekking tot een Staat verstaan het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren onder de soevereiniteit van die Staat.

Artikel 2

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

De bepalingen van deze Overeenkomst laten de bepalingen van het Verdrag onverlet voor zover de laatstgenoemde bepalingen op internationale luchtdiensten van toepassing zijn.

Artikel 3

Verlening van rechten

1) Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot haar geregelde internationale luchtdiensten:

(a) het recht om over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;

(b) het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden.

2) 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 tabel die aan deze Overeenkomst is gehecht en ter verdere uitvoering daarvan is opgesteld. Zodanige diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

3) De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft, buiten de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, het recht om, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de voor die route in de tabel bij deze Overeenkomst omschreven punten, voor het opnemen en afzetten van passagiers en vracht, post daaronder begrepen.

4) Geen van de bepalingen in het tweede en derde lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passa-

giers en vracht, post daaronder begrepen, vervoerd tegen beloning of vergoeding en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 4

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 een zodanige aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel aangewezen luchtvaartmaatschappij onverwijld, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3) De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze te hunnen genoegen aantoot dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden voorgescreven bij de wetten en voorschriften, die gewoonlijk en redelijkerwijze door zodanige autoriteiten, in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag, worden gesteld aan de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4) Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht te weigeren de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen te verlenen of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten, steeds wanneer niet ten genoegen van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5) Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en vergunningen heeft verkregen, kan zij de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, exploiteren, mits een overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief van kracht is met betrekking tot die dienst.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van exploitatievergunningen

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de krachtens deze

Overeenkomst verleende rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, dan wel aan de uitoefening van die rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

(a) steeds wanneer niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; of

(b) wanneer die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of voorschriften na te leven die van kracht zijn op het grondgebied van de Staat die deze rechten verleent; 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 luchtvaartautoriteiten van 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 inbreuken op de wetten of voorschriften van een van beide Partijen of op de bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel 6

Vrijstelling van lasten inzake uitrustingsstukken, brandstof, proviand, enz.

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

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

(a) proviand aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen grenzen vastgesteld door de douaneautoriteiten van het genoemde grondgebied, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op een internationale luchtdienst die wordt geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(b) reservedelen en normale boorduitrustingsstukken, ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(c) motorbrandstof en smeermiddelen die zijn geleverd aan een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, vliegend op een internationale luchtdienst in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en gebruikt op een inkomende vlucht totdat die vlucht is voltooid, op een uitgaande vlucht vanaf het tijdstip dat die vlucht aanvangt, of op een doorgaande transitovlucht, niettegenstaande het feit dat de luchtvaartuigen op alle zodanige vluchten tussenlandingen in dat grondgebied mogen maken.

3) Er kan worden verlangd dat de in de letters (a), (b) en (c) bedoelde goederen onder douanetoezicht of -controle worden geplaatst.

Artikel 7

Uitladen van uitrustingsstukken, enz.

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

Artikel 8

Beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten

1) Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt een billijke en gelijke behandeling toegekend opdat zij op gelijke wijze de gelegenheid krijgen tot het exploiteren van overeengekomen diensten. Zij houden rekening met hun wederzijdse belangen zodat hun onderscheiden diensten niet onredelijk worden getroffen.

2) De exploitatie van de overeengekomen diensten tussen de Republiek Kenya en het Koninkrijk der Nederlanden in beide richtingen volgens de aangewezen routes vormt een fundamenteel recht van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3) In verband met de exploitatie van overeengekomen diensten:

(a) wordt de totale aangeboden capaciteit op elk van de routes aangepast aan de redelijkerwijze te verwachten vervoersbehoeften;

(b) zijn de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen gerechtigd tot een gelijk deel van de in dit artikel, derde lid, letter (a) bedoelde capaciteit;

(c) komen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, ten einde tegemoet te komen aan seizoenschommelingen of een onverwachte vraag van tijdelijke aard naar vervoer, onderling maatregelen overeen waardoor de tijdelijke toeneming van het verkeer kan worden opgevangen.

Iedere overeenkomst gesloten tussen de luchtvaartmaatschappijen, en alle wijzigingen daarvan, worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen;

(d) kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen, indien zij op één of meer routes de capaciteit waarop zij recht heeft geheel of gedeeltelijk niet wenst te gebruiken, in overleg treden met de andere Overeenkomstsluitende Partij met het oog op de gehele of gedeeltelijke overdracht aan deze laatste, voor een bepaalde periode, van de haar binnen de overeengekomen grenzen ter beschikking staande capaciteit. De Overeenkomstsluitende Partij die haar rechten geheel of gedeeltelijk heeft overgedragen, kan deze aan het eind van de bovenbedoelde periode terugkrijgen.

Artikel 9

Tarieven

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

2) De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient zoveel mogelijk te worden bereikt door gebruikmaking van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging voor de opstelling van tarieven.

3) De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste negentig (90) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

4) De in het derde lid van dit artikel bedoelde goedkeuring kan uitdrukkelijk worden verleend. Indien geen van de beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen, te rekenen van de datum waarop deze tarieven in overeenstemming met het derde lid van dit artikel zijn voorgelegd, te kennen heeft gegeven deze niet goed te keuren, worden zij geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de periode voor voorlegging is verkort, als voorzien in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten onderling overeenkomen dat de periode waarbinnen de kennisgeving moet worden gedaan dat niet tot goedkeuring wordt overgegaan, korter is dan dertig (30) dagen.

5) Indien geen overeenstemming kan worden bereikt overeenkomstig het tweede lid van dit artikel of indien tijdens de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel van toepassing zijnde periode de ene luchtvaartautoriteit aan de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft een overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid overeengekomen tarief niet goed te keuren, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6) Een overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgesteld tarief blijft van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld. Niettemin wordt een tarief niet op grond van dit lid verlengd voor langer dan twaalf (12) maanden na de datum waarop het anders zou zijn vervallen, dan wel na de datum waarop kennis wordt gegeven dat dat tarief niet wordt goedgekeurd krachtens het vijfde lid van dit artikel, naar gelang welke datum de eerste is.

Artikel 10

Verschaffing van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij verschaffen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek periodieke of andere statistische gegevens die nodig zijn om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit die door de door de in dit artikel als eerste genoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten wordt aangeboden. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die zijn vereist voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, vracht en post, vervoerd door die luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen dienst en de herkomst en de bestemming van die passagiers, vracht en post.

Artikel 11

Overmaking van inkomsten

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen

ontvangsten en uitgaven geboekt door elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij afwezigheid van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare koersen op de markt voor buitenlandse valuta.

Artikel 12

Overleg en wijziging

1) In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Tabel daarbij te verzekeren; zij zullen eveneens, indien noodzakelijk, overleg plegen 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 periode van zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met verlenging van deze periode.

3) Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste en tweede lid bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen en treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de daartoe in hun onderscheiden landen vereiste constitutionele formaliteiten is voldaan.

4) De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zijn bevoegd schriftelijk wijzigingen van de bij deze Overeenkomst gevoegde Tabel overeen te komen tijdens het in het eerste en tweede lid bedoelde overleg. Zodanige wijzigingen treden in werking op een in een diplomatieke notawisseling vast te stellen datum.

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 Regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2) Indien de Regeringen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bevoegde 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 door de twee aldus aangewezen scheidsmannen binnen het daaraan aansluitende 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 dit geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als president van het Scheidsgerecht.

3) De Overeenkomstsluitende Partijen houden zich aan iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 14

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij heeft besloten deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden nadat de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen, tenzij de mededeling tot beëindiging in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Territoriale toepassing

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

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun constitutionele procedures is voldaan.

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

GEDAAN in tweevoud te Nairobi op 3 mei 1979.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden*
(w.g.) R. J. VAN SCHAİK

*Voor de Regering van de
Republiek Kenya*
(w.g.) I. E. OMOLO-OKERO

Routetabel

DEEL 1

De routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden in beide richtingen.

Route 1. Punten in Nederland/München en/of Wenen/Kairo/Nairobi/een verder gelegen punt

Route 2. Punten in Nederland/Nairobi/Johannesburg

Bij de exploitatie van diensten op de bovenomschreven routes kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland desgewenst tussenliggende punten overslaan.

DEEL 2

De route te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Kenya in beide richtingen.

Punten in Kenya/Kairo/Athene/Amsterdam/een verder gelegen punt

Bij de exploitatie van diensten op de bovenomschreven route kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Kenya desgewenst tussenliggende punten overslaan.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 16 voorlopig toegepast van 3 mei 1979 af.

Zij zullen ingevolge hetzelfde artikel in werking treden op de dag dat de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat de constitutioneel vereiste procedures in hun onderscheiden landen zijn voltooid.

J. GEGEVENS

Voor het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, tot aanvulling van welk Verdrag de onderhavige Overeenkomst strekt, is de Engelse tekst bij Koninklijk besluit van 3 juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* H 165; zie ook *Trb.* 1959, 45. Bij een Protocol van 24 september 1968 (zie rubriek J van *Trb.* 1973, 109) is een authentieke Franse en Spaanse tekst aan de tot dusver alleen bestaande authentieke Engelse tekst van het Verdrag toegevoegd. Voor wijzigingen van de tekst van het Verdrag zie rubriek J van *Trb.* 1959, 45, *Trb.* 1962, 149, *Trb.* 1967, 201 en van *Trb.* 1973, 109.

De vertaling van het Verdrag is bij Koninklijk besluit van 3 juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* H 165. De vertaling, zoals bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961 (zie rubriek J van *Trb.* 1973, 109) is geplaatst in rubriek C van *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de eenentwintigste september 1979.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

H. WIEGEL