No. 25194

NETHERLANDS
and
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

Air Services Agreement (with annex). Signed at Dar es Salaam on 3 February 1979

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August 1987.

PAYS-BAS
et
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Dar es-Salam le 3 février 1979

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août 1987.

AIR SERVICES AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as the Contracting Parties)

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 Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, 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,[2] and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes, or Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(*b*) The term "aeronautical authorities" means in both cases the Ministers responsible for matters relating to civil aviation and any person or body authorised to perform any of those functions;

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

(*d*) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(*e*) The term "the Kingdom of the Netherlands" means the territory of the Kingdom of the Netherlands in Europe only;

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

(*g*) The terms "aircraft equipment", "stores" and "spare parts" have the meaning respectively assigned to them in Chapter 1 of Annex 9 of the Convention;

(*h*) The term "tariff" means the fares or cargo rates to be charged and any conditions upon which those fares or cargo rates depend, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

[1] Came into force provisionally on 3 February 1979, the date of signature, and definitively on 18 August 1981, the date of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 20.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(*i*) The term "capacity" means the pay load of an aircraft available on the route or section of route; and

(*j*) The term "Agreement" means this Agreement, its annex and any amendments thereto.

Article 2. GRANTING OF RIGHTS

1. 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 annexed Schedule, thereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines 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;

(*c*) To make stops in the said territory at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail.

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

4. The provisions of the International Air Service Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944[1] shall apply between the Contracting Parties as if both Contracting Parties had accepted that Agreement.

Article 3. LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 84, p. 389.

Article 4. DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORISATIONS

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 designated airline the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of either 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 operation 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 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 designated and authorised in accordance with the provisions of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, 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 AND 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 specified in Article 2 of 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 regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(*c*) In any case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and its Annex.

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

Article 6. CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels 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 Con-

tracting Party, provided such equipment, parts 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 services performed:

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

(*b*) Spare parts introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international air services 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.

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

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

Article 7. CAPACITY PROVISIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

2. In operating the agreed services the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provisions, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirement for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Provisions for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territory of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(*a*) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(*b*) Traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(*c*) The requirements of through airline operation.

Article 8. PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either 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 reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 9. TARIFFS

1. Tariffs to be charged by the airlines 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 posible, be agreed by the airlines concerned 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 the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty 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. This approval shall be given expressly. If the designated airline cannot agree on a tariff in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall attempt to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

6. The 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 paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

7. Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

8. The designated airline of either Contracting Party may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with paragraph 2 above.

9. Both Contracting Parties shall endeavour to establish efficient mechanisms within their own jurisdiction to investigate tariff violations and take the necessary corrective measures including the imposition of uniform and consistent sanctions.

Article 10. TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the airline of the other Contracting Party the right of free transfer to its Head Office in convertible currency of the excess of receipts over expenditure, obtained by each in relation to the agreed services.

Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on prevailing foreign exchange market rates applicable to current payments. No charges, other than normal bank charges, shall be applicable to such transfers.

2. The revenues not directly related with the agreed services shall be subject to the relevant national regulations for the transfer of foreign currency earned by a foreign commercial enterprise.

Article 11. FEES AND OTHER CHARGES

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of other airlines engaged in similar international air services.

Article 12. AIRLINE REPRESENTATION

1. For the co-ordination of commercial and technical matters concerning the operation of the agreed services each Contracting Party shall grant to the airline of the other Contracting Party actually operating the agreed services the right to station representatives and their assistants in the territory of the first Contracting Party where its designated airline operates the regular flights.

2. The total number of the officers and the number of the representatives designated by each airline from its citizens shall be settled by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 13. CONSULTATIONS BETWEEN AERONAUTICAL AUTHORITIES

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 of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

Article 14. MODIFICATION OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the respective aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 above, 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 therefore in their respective countries have been complied with.

3. The respective aeronautical authorities are entitled to agree in writing upon any modifications of the Annex to the present Agreement decided by them during the consultations referred to in paragraph 1 above. Such modifications shall take effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes.

Article 15. CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION

This Agreement and the annexed Schedule shall be amended by an exchange of diplomatic notes so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 16. 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 instance endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third shall be appointed as President by the two so nominated. Each Contracting Party 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 within a further period of thirty (30) days.

If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and shall decide on the apportionment of costs.

3. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraphs (2) and (3) of this Article.

Article 17

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 Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after 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 absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18. REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19. APPLICATION OF THE CHICAGO CONVENTION

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

Article 20. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall supersede any other Air Transport Agreement[1] previously concluded between the two Contracting Parties and shall be applied on a provisional basis from the date it is signed and enter into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other that it has complied with its constitutional requirements for its entry into force.

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

DONE in duplicate at Dar es Salaam in the English language this third day of February 1979.

A. VAN DER WILLIGEN
For the Government
of the Kingdom of the Netherlands

A. H. JAMAL
For the Government
of the United Republic of Tanzania

[1] See "Agreement of 23 May 1969 between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania for air services between and beyond their respective territories modified by the exchange of notes of 13 November 1971", in the United Nations *Treaty Series*, vol. 928, p. 27.

ANNEX

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline of the Netherlands:

Points in the Netherlands – four points in Europe – four points in Africa – three points in the Middle East – Kilimanjaro and/or Dar es Salaam – four points beyond.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline of Tanzania:

Points in Tanzania – three points in Africa – two points in the Middle East – three points in Europe – Amsterdam – two points beyond.

SECTION 3

NOTES. 1. The designated airline of both Contracting Parties may on any, or all flights, omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on the specified route begin at a point in their respective territories.

2. No traffic rights (including own stop over) may be exercised between intermediate points and points in the territory of the other Contracting Party, or between points in the territory of the other Contracting Party and points beyond, except as may be from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure, dans un esprit de coopération étroite et de réciprocité équitable, un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2], ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et ces amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans les deux cas, des Ministres responsables des questions concernant l'aviation civile et de toute personne ou organisme habilité à remplir de telles fonctions;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », s'agissant d'un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

e) L'expression « le Royaume des Pays-Bas » s'entend uniquement du territoire du Royaume en Europe;

f) Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont chacune le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

g) Les expressions « équipement de l'aéronef », « provisions » et « pièces de rechange » ont chacune le sens que leur donne le chapitre premier de l'annexe 9 de la Convention;

[1] Entré en vigueur à titre provisoire le 3 février 1979, date de la signature, et à titre définitif le 18 août 1981, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 20.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

h) Le terme « tarif » désigne le prix à payer pour le transport de passagers et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions des services d'agences et autre services auxiliaires, mais à l'exclusion des prix et conditions du transport du courrier;

i) Le terme « capacité » désigne la charge utile d'un aéronef disponible sur une route ou un tronçon de route; et

j) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et tout amendement qui pourrait lui être apporté.

Article 2. OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau annexé, ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) D'y faire escale aux points indiqués dans l'annexe du présent Accord pour la dite route, en vue de décharger et de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et/ou du courrier à destination ou en provenance d'autres points indiqués.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit de charger sur le territoire de l'autre Partie des passagers, des marchandises et/ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Les dispositions de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux fait à Chicago le 7 décembre 1944[1] s'appliquent aux Parties contractantes comme si elles étaient parties audit Accord.

Article 3. LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire et pendant leur présence sur ce territoire.

2. Les lois et règlements d'une partie contractante concernant les formalités d'entrée, de déclaration, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier à l'entrée et à la sortie du territoire de cette Partie contractante et durant la période de séjour sur ledit territoire.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit sur le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes violents ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit sont exemptés de droits de douane et autres taxes analogues.

Article 4. DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services internationaux de transports aériens commerciaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés dans l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

5. Une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article peut à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que lorsqu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne.

Article 5. RÉVOCATION ET SUSPENSION DES AUTORISATIONS

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cettc entreprise soient détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie; ou

b) Lorsque l'entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits; ou

c) Lorsque l'entreprise manque, de toute manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord et dans son annexe.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation, de suspension ou d'imposer des conditions mentionnées

au premier paragraphe du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, ledit droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés au cours du survol dudit territoire.

2. Seront également exonérés des mêmes droits, frais et autres droits ou taxes, à l'exception des redevances :

a) Les provisions introduites à bord sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, qui sont destinées à être consommées à bord d'un aéronef en partance, exploitant un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de l'entretien ou de la réparation d'aéronefs exploitant un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Le carburant et les lubrifiants destinés aux aéronefs en partance, exploitant des services aériens internationaux de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au cours du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Il peut être exigé que les matériels mentionnés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-avant soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

3. L'équipement normal ainsi que les matériels et fournitures transportés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 7. DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et au-delà.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien de chaque Partie contractante tient compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie, de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes doivent être bien adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour but essentiel de fournir, avec un

taux de remplissage raisonnable, une capacité correspondante à la demande actuelle et à la demande raisonnablement prévue de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. Pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués sur les routes spécifiées en des points se trouvant sur le territoire d'Etats autres que celui ayant désigné l'entreprise de transport aérien, il convient de respecter les principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services aériens assurés par les entreprises des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 8. COMMUNICATION DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles auront raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées par la première Partie contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs appliqués par les entreprises de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont si possible fixés d'un commun accord par les entreprises des deux Parties après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de l'itinéraire, et, dans la mesure du possible, cet accord doit être réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

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

4. Cette approbation est communiquée de façon expresse. Si l'entreprise désignée ne peut pas se mettre d'accord sur ces tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si durant les premiers trente (30) jours de la période de soixante (60) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article les autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient l'autre Partie qu'elles n'approuvent pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés. Néanmoins, un tarif ne peut être maintenu en vertu de la présente disposition au-delà de douze mois après la date prévue pour son expiration.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif ne peut entrer en vigueur tant que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas donné leur approbation.

8. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes ne peut percevoir des tarifs autres que ceux qui ont été approuvés conformément au paragraphe 2 ci-avant.

9. Les deux Parties contractantes établissent dans leur propre juridiction des mécanismes efficaces pour enquêter sur les violations en matière de tarifs et prendre les mesures de correction nécessaires, y compris des sanctions uniformes et compatibles.

Article 10. TRANSFERT DES REVENUS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement à son siège en devises convertibles les excédents de recettes réalisés par celle-ci à l'occasion de la prestation des services convenus.

Ces transferts sont autorisés régulièrement et sans difficulté au taux de change du marché pour les monnaies de paiement habituelles. Aucune autre charge que les charges normales de banque ne sera appliquée à ces transferts.

2. Les recettes ne résultant pas directement de la prestation des services convenus sont soumises à la réglementation nationale pertinente relative au transfert de devises gagnées par une entreprise commerciale étrangère.

Article 11. REDEVANCES ET AUTRES DROITS

Les redevances imposées sur le territoire de chacune des Parties contractantes aux aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne doivent pas être plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux analogues.

Article 12. REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

1. Afin d'assurer la coordination des questions commerciales et techniques relatives à l'exploitation des services convenus, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de l'autre Partie contractante qui exploite effectivement lesdits services l'autorisation de poster ses représentants et leurs collaborateurs sur le territoire de la première Partie contractante où ladite entreprise désignée assure des vols réguliers.

2. Le nombre de représentants et de collaborateurs sélectionnés par chaque entreprise parmi les ressortissants de la Partie contractante qui l'a désignée est

déterminé par accord mutuel entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 13. CONSULTATIONS ENTRE LES AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 14. MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord ou de l'annexe, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante; de telles consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et peuvent se faire soit directement, soit par correspondance, doivent commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

2. Toute modification au présent Accord décidée lors des consultations visées au paragraphe 1 ci-dessus est arrêtée par écrit entre les Parties contractantes et prend effet à la date à laquelle celles-ci se sont notifiées mutuellement par écrit que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

3. Les autorités aéronautiques sont autorisées à donner leur accord par écrit à toutes modifications à l'annexe au présent Accord, décidées par elles à l'occasion des consultations mentionnées au paragraphe 1 ci-avant. Lesdites modifications prennent effet à une date qui est fixée par un échange de notes diplomatiques.

Article 15. CONFORMITÉ AVEC UNE CONVENTION MULTILATÉRALE

Au cas où une convention multilatérale entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord et le tableau seront modifiés par un échange de notes pour être rendus conformes aux dispositions de ladite convention.

Article 16. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre, le troisième étant nommé Président par les deux arbitres déjà désignés. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes de la note diplomatique de l'autre demandant l'arbitrage du différend par un tribunal; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de trente (30) jours.

Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, nommer un ou, le cas

échéant, plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers. Le tribunal arbitral fixe ses propres procédures et décide de la répartition des dépenses.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision provisoire ou définitive rendue par un tribunal arbitral aux termes des paragraphes ci-avant.

Article 17

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et deviendra effective douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord ainsi que toute modification qui pourrait lui être apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord seront subordonnées aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux services aériens internationaux.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord remplace tout autre accord relatif aux services aériens conclu entre les deux Parties contractantes[1] et prend provisoirement effet à compter de la date de sa signature. Il entre en vigueur à la date de la dernière notification adressée par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie l'informant que les formalités constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur ont été remplies.

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

FAIT en double exemplaire, à Dar-es-Salam, en langue anglaise, le 3 février 1979.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

A. VAN DER WILLIGEN

Pour le Gouvernement
de la République-Unie de Tanzanie

A. H. JAMAL

[1] Voir « Accord du 23 mai 1969 entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà modifié par l'échange des notes du 13 novembre 1971 », dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 928, p. 27.

ANNEXE

SECTION 1

Routes à exploiter par l'entreprise désignée des Pays-Bas :

Points aux Pays-Bas – quatre points en Europe – quatre points en Afrique – trois points au Moyen-Orient – Kilimanjaro et/ou Dar-es-Salam – quatre points au-delà.

SECTION 2

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la Tanzanie :

Points en Tanzanie – trois points en Afrique – deux points au Moyen-Orient – trois points en Europe – Amsterdam – deux points au-delà.

SECTION 3

NOTES. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pourra, à son gré, lors de tout vol, omettre de faire escale en l'un quelconque des points mentionnés ci-avant à condition que les services convenus sur les routes indiquées prennent leur départ en un point situé dans leurs territoires respectifs.

2. Aucun droit de trafic ne peut être exercé entre les points intermédiaires situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie et des points au-delà, sauf dans la mesure où il pourra en être décidé autrement, de temps à autre, par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.