

No. 35755

**Netherlands
and
Zimbabwe**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Zimbabwe for air services between and beyond their respective territories (with annex). Harare, 30 January 1984

Entry into force: provisionally on 30 January 1984 by signature and definitively on 18 February 1999 by notification, in accordance with article XXII

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 24 June 1999*

**Pays-Bas
et
Zimbabwe**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Zimbabwe relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Harare, 30 janvier 1984

Entrée en vigueur : provisoirement le 30 janvier 1984 par signature et définitivement le 18 février 1999 par notification, conformément à l'article XXII

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 24 juin 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ZIMBABWE FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Zimbabwe (hereinafter referred to as "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 said Convention, establishing air services between and beyond their respective territories;

With a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of the Netherlands and Zimbabwe and developing the mutual relations between the two countries in respect of civil air transportation;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Zimbabwe, the Secretary for Transport, and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport or, in both cases, any other authority or body empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

2. The term "agreed services" means scheduled air services for the transport of passengers, baggage, cargo and mail on the routes specified in the Annex to this Agreement;

3. The term "designated airline" means an airline designated in accordance with Article IV of this Agreement;

4. The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, mail or cargo;

5. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

6. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

7. The term "capacity" means:

(i) In relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) In relation to an agreed service, the capacity of the aircraft used on such a service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on the route or section of a route;

8. The term "territory" in relation to a state has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and

9. The term "this Agreement" includes the Annex drawn up in application hereof and any amendments to it or to the Agreement.

Article II. Applicability of Chicago Convention

The provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services shall apply to the air services established under this Agreement.

Article III. Grants 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 Annex to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) 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 Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of talking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article IV. Designation of airlines

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

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 III, 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, in its nationals or in both.

5. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, when an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article XI of this Agreement is in force in respect of those services.

6. The designated airline(s) shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days prior to the commencement of the operation of an agreed service the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

Article V. Revocation or suspension of operating authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article III 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, in nationals of such Contracting Party or in both; 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 case the airline otherwise fails to operate in accordance with the provisions of this Agreement.

2. The right to revoke, suspend or impose conditions shall be exercised after consultation with the other Contracting Party unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws and regulations or further failure to operate in accordance with the provisions of this Agreement.

Article VI. Principles governing agreed services

1. Both Contracting Parties shall ensure that conditions of fair and equal opportunity prevail in respect of air transport performed by their designated airlines under this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) 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 air services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirement of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail to be taken up or discharged in the territory of the Party which has designated the airline.

4. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service that is transiting through or terminating in the territory of a Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the intended date for the beginning of such services.

5. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two Contracting Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

6. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories 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 airline passes 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 VII. Application of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the 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 on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such a 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.

Article VIII. Recognition of licences and certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph I above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or aircraft, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in these matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article V of this Agreement.

Article IX. Aviation and airport fees

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 X. Exemption from customs duties and unloading of equipment

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 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.

2. Supplies of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempted

from all duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel and lubricants 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, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article XI. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operations, the interests of users, 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 where possible be reached through the procedures of the International Air Transport Association for establishing tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff, nor the aeronautical authorities from approving it, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airline.

3. No tariff shall be approved for carriage between the territories of the Contracting Parties unless it has been filed, by the designated airline seeking that approval, with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require, not less than sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) prior to the proposed effective date. A tariff shall be treated as having been filed with the Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

4. Any tariff filed in accordance with paragraph (3) of this Article may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and shall be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless, not more than thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of dissatisfaction with the proposed tariff. The Contracting Party expressing dissatisfaction shall also notify the airline filing the proposed tariff of the action which has been taken.

(5) If, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted for approval in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement and use their best efforts to put such agreement into effect. Either Contracting Party may, within thirty (30) days of the service of a notice of dissatisfaction, request consultation and if so requested, consultation shall be held within thirty (30) days of that request.

(6) If a tariff filed under paragraph (3) of this Article has been disapproved by one of the aeronautical authorities under paragraph (4) of this Article and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of this Agreement.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

(8) The aeronautical authorities of one Contracting Party may, if the aeronautical authorities of the other Contracting Party so agree, serve on a designated notice of withdrawal of approval of a tariff, and that tariff shall cease to be applied by the airline 120 days after service of notice or, if a tariff to replace that tariff has been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, on the date, if earlier, which those authorities agree as the effective date of the new tariff.

(9) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall ensure that the designated airlines conform to the tariffs approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties and that no airline reduces any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article XII. Provision of statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline(s) to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon their request with such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline(s) 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 such airline in each direction on the agreed services.

Article XIII. Transfer of earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed in freely convertible currency. Conversion and remittance shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions.

Article XIV. Airline representation

The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, on the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of its air services.

Article XV. Non-scheduled flights

Nothing in this Agreement can be interpreted as to allow the operation of non-scheduled and charter flights to and/or from the territory of a Contracting Party.

Such flights are subject to the prior approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.

Article XVI.

CONSULTATIONS

In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

Article XVII. Settlement of disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by direct negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third, who shall act as President of the tribunal, 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; the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party 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.

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article the other Contracting

Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted, by virtue of this Agreement, to the Contracting Party in default.

Article XVIII. Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or the Annex thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the 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 modification of this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex to this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall take effect on a date to be determined by agreement between the said authorities.

Article XIX. Amendment of Agreement to conform to multilateral treaties

This Agreement shall be amended so as to conform to any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article XX. Registration of Agreement and Amendments

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

Article XXI. 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, and shall become effective twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by mutual agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received four-

teen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXII. Entry into force and application

1. This Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. As far as the Kingdom of the Netherlands is concerned this Agreement shall only apply to the territory of the Kingdom in Europe.

In witness whereof the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Harare, the 30th of January 1984 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

A. L. SCHNEIDERS

For the Government of the Republic of Zimbabwe:

USHEWOKUNZE

ANNEX

1. Route Schedule

1. 1. Route to be served in both directions by the designated airline of Zimbabwe:

Harare -- two points in Africa -- one point in the Middle East -- one point in Europe -
- Amsterdam -- one point beyond.

1. 2. Route to be served in both directions by the designated airline of the Netherlands:

Amsterdam -- one point in Europe -- one point in the Middle East -- two points in
Africa -- Harare -- one point beyond.

2. On each route, at the option of the designated airline concerned, points may be omitted on any or all flights, provided the service is operated from/to the point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. On each route points may be served in any order.

4. On each route additional points may be served by the designated airline(s), provided no traffic rights shall be exercised between such points and the point in the territory of the other Contracting Party.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU ZIMBABWE RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS
ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Zimbabwe (ci- après dénommés les "Parties contractantes");

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention établissant des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Soucieux de faciliter les contacts amicaux entre les peuples néerlandais et zimbabwéen et de développer les relations mutuelles entre les deux pays dans le domaine des transports aériens civils;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

1. L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Zimbabwe, le Ministre des transports et, dans le cas des Pays-Bas, le Ministre des transports ou, dans l'un et l'autre cas, toute autre autorité ou tout autre organisme habilité à exercer les fonctions dont s'acquittent actuellement lesdites autorités;

2. L'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers de transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

3. L'expression "entreprise désignée" désigne une entreprise de transports aériens désignée conformément à l'article IV du présent Accord;

4. L'expression "services aériens" désigne tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de bagages, de courrier ou de marchandises;

5. Le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et les conditions auxquelles s'appliquent lesdits prix, y compris les prix et conditions applicables aux services d'agents et aux autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier;

6. L'expression "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

7. Le terme "capacité" désigne :

i) En ce qui concerne un aéronef, la capacité de charge disponible sur une route ou un tronçon de route;

ii) En ce qui concerne un service convenu, la capacité des aéronefs utilisés pour la fourniture dudit service, multiplié par la fréquence des vols assurés par lesdits aéronefs sur une période déterminée sur la route ou le tronçon de route considéré;

8. Le terme "territoire", s'agissant d'un État, a la signification définie à l'article 2 de la Convention; et

9. L'expression "présent Accord" englobe l'Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement de ladite Annexe ou de l'Accord.

Article II. Applicabilité de la Convention de Chicago

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens internationaux, les dispositions de la Convention s'appliquent aux services aériens établis en vertu du présent Accord.

Article III. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits suivants relatifs à l'exploitation de ses services aériens internationaux réguliers :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire escale à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir les services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés les "services convenus" et les "routes indiquées".

3. Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises désignées par chaque Partie contractante ont, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie, aux points de ladite route indiquée dans le tableau annexé au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

4. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter à un autre point situé sur le territoire de cette Partie contractante.

Article IV. Désignation des entreprises

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans tarder à l'entreprise ou aux entreprises désignées les permis d'exploitation appropriés.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions pre-

scrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante peut refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une entreprise désignée des droits énumérés à l'article III du présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, de ressortissants de cette Partie ou des deux.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, lorsqu'une entreprise a été désignée et autorisée, elle peut à tout moment mettre en exploitation les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition qu'un tarif applicable aux services considérés ait été établi conformément aux dispositions de l'article XI du présent Accord et soit en vigueur à l'égard desdits services.

6. L'entreprise ou les entreprises désignées soumettent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins 30 jours avant le début d'une exploitation d'un service convenu, la fréquence et les horaires des vols et le type d'aéronef utilisé. Toute modification ultérieure est soumise aux mêmes dispositions.

Article V. Annulation ou suspension des permis d'exploitation

Chaque Partie contractante peut retirer un permis d'exploitation, suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article III du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a. Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie ou des deux; ou

b. Si cette entreprise ne respecte pas les droits et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c. Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuive l'infraction aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article VI. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les deux Parties contractantes veillent à ce que les entreprises qu'elles ont désignées conformément au présent Accord puissent assurer les transports aériens dans des conditions justes et égales.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens assurés par les entreprises des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie qui les a désignées.

4. La capacité à fournir, la fréquence des services à assurer et la nature des services aériens en transit à travers le territoire d'une Partie contractante ou à destination dudit territoire sont définies d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours ou dans un délai plus bref si lesdites autorités en conviennent ainsi, avant la date prévue pour le début de l'exploitation desdits services.

5. Toute augmentation de la capacité devant être fournie ou de la fréquence des services devant être assurés par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques sur la base de l'estimation des besoins de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes et de tout autre trafic à convenir et à déterminer d'un commun accord. Jusqu'à la conclusion dudit Accord, les autorisations de capacité et de fréquence déjà en vigueur s'appliquent.

6. Les dispositions relatives au transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points situés sur les routes spécifiées sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise tiennent compte des principes généraux selon lesquels cette capacité doit être liée :

a. Aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b. Aux besoins du trafic de la région par laquelle l'entreprise passe, en prenant en considération les services locaux et régionaux établis par les entreprises des États appartenant à ladite région; et

c. Aux besoins du trafic aérien en transit.

Article VII. Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation ou la navigation de ces aéronefs doivent être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire jusqu'à leur départ y compris.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent l'entrée, l'admission, l'immigration et les passeports et les règlements de douane et les quarantaines doivent être respectés en ce qui concerne les équipages, les passagers, les marchandises et le courrier à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ y compris.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article VIII. Reconnaissance des licences et certificats

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées à condition que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou reconnus valables conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour des vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à des ressortissants ou reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats visés au paragraphe 1 ci-dessus qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques à toute personne ou à l'égard de tout aéronef permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie afin de vérifier si elles peuvent accepter la pratique en question. À défaut d'une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols, les dispositions de l'article V du présent Accord s'appliquent.

Article IX. Droits d'utilisation des services de navigation aérienne et des aéroports

Les redevances imposées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes en contrepartie de l'utilisation des aéroports et des autres services de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie ne sont pas plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs d'autres entreprises qui assurent des services aériens internationaux semblables.

Article X. Exemption de droits de douane et déchargement du matériel

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, pièces détachées, carburants et lubrifiants et provisions de bord (y compris denrées alimentaires, boissons et tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, équipement normal et provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise désignée par l'autre Partie ou pour son compte ou se trouvant à bord des aéronefs exploités par ladite en-

treprise et désignés exclusivement à être utilisés dans le cadre de l'exploitation de services internationaux sont exemptés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et droits d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie, même lorsqu'ils doivent être utilisés en vol au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués. Il peut être exigé que les articles susmentionnés soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. L'équipement de bord habituel, les pièces détachées, les approvisionnements et les carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci, qui peuvent exiger qu'ils soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou réutilisés de toute autre manière conformément à la réglementation douanière.

Article XI. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliquent les entreprises désignées par les Parties contractantes pour le transport entre leurs territoires doivent être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, les intérêts des usagers, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs des autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, si possible, être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes après consultation avec les autres entreprises desservant tout ou partie de la même route, ledit accord devant être réalisé, dans la mesure du possible, conformément aux procédures de l'Association du transport aérien international relatives à l'établissement des tarifs. Il est entendu toutefois qu'une entreprise désignée peut proposer un tarif et que les autorités aéronautiques peuvent l'approuver si elle n'a pas obtenu l'accord de l'autre entreprise désignée.

3. Aucun tarif applicable au transport entre les territoires des Parties contractantes ne peut être approuvé s'il n'a pas été soumis par l'entreprise désignée intéressée aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans les formes prescrites par lesdites autorités au moins soixante (60) jours (ou tout délai plus bref pouvant être convenu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date d'entrée en vigueur proposée. Un tarif est réputé avoir été soumis à la Partie contractante à la date à laquelle il a été reçu par les autorités aéronautiques de cette dernière.

4. Tout tarif présenté conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes à tout moment. Il est réputé approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à moins que ces autorités, dans les trente (30) jours (ou tout délai plus bref pouvant être convenu par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) qui suivent la présentation, n'aient avisé les autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé. La Partie contractante auteur du refus avise également de sa décision l'entreprise ayant proposé le tarif.

5. Si, pendant le délai prévu au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie

qu'elles refusent un tarif soumis à leur approbation en vertu des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de s'entendre sur un tarif. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut, dans les trente (30) jours de la notification du refus, demander l'ouverture de consultations, auquel cas celles-ci ont lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

6. Si une proposition de tarif présentée en vertu du paragraphe 3 du présent article a été refusée par les autorités aéronautiques en vertu du paragraphe 4 du présent article et si les autorités aéronautiques des deux Parties ne sont pas en mesure de s'entendre sur un tarif comme prévu au paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article XII du présent Accord.

7. Tout tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif.

8. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent, si les autorités aéronautiques de l'autre Partie en conviennent, notifier à une entreprise désignée la révocation de l'approbation d'un tarif, auquel cas celui-ci cesse d'être applicable par cette entreprise 120 jours après la notification ou, si un tarif de remplacement a été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, à la date d'entrée en vigueur, si celle-ci est antérieure, du nouveau tarif convenu entre les Parties.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veillent à ce que les entreprises désignées respectent les tarifs qu'elles ont approuvés et qu'aucune entreprise ne les réduise de quelque manière, que ce soit directement ou indirectement.

Article XII. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veillent à ce que l'entreprise ou les entreprises qu'elles ont désignées fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus dans chaque direction.

Article XIII. Transfert des bénéfices

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie le droit de convertir ou de transférer dans son pays en une monnaie librement convertible l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert sont autorisées sans aucune restriction au taux de change applicable aux transactions courantes.

Article XIV. Représentation des entreprises

L'entreprise ou les entreprises désignées par une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements relatifs à l'entrée, au séjour et

à l'emploi sur le territoire de l'autre Partie, de faire entrer sur le territoire de celle-ci ses ressortissants ainsi que les cadres administratifs, techniques et opérationnels et personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services aériens.

Article XV. Vols non réguliers

Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme autorisant l'exploitation de vols non réguliers et de vols affrétés à destination et/ou en provenance du territoire d'une Partie contractante.

Lesdits vols sont soumis à l'approbation préalable des autorités aéronautiques de ladite Partie.

Article XVI. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent périodiquement afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord sont appliquées et observées comme il convient.

Article XVII. Règlement des différends

1. S'il surgit entre les Parties contractantes un différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation directe.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation directe, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé; sinon, le différend est, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties nommant un arbitre, le tiers arbitre, qui préside le tribunal, étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre par la voie diplomatique une note demandant l'arbitrage par un tribunal ainsi constitué. Le tiers arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivants. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans les délais prescrits, une des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. En pareil cas, le tiers arbitre doit être un ressortissant d'un État tiers.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute sentence rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses du tribunal arbitral sont prises en charge à parts égales par les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 2 du présent article et aussi longtemps que subsiste cette infraction, l'autre Partie peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie défaillante.

Article XVIII. Amendement

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable d'amender l'une quelconque des dispositions du présent Accord ou de son Annexe, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie, lesquelles peuvent être menées entre les autorités aéronautiques, au moyen de discussions ou par correspondance, et commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Tout amendement du présent Accord convenu lors des consultations visées au paragraphe 1 ci-dessus fait l'objet d'un accord au moyen d'un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes et produit effet à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont informées mutuellement par écrit que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

3. Tout amendement à l'Annexe au présent Accord convenu lors des consultations visées au paragraphe 1 ci-dessus fait l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et prend effet à la date déterminée d'un commun accord entre lesdites autorités.

Article XIX. Modification de l'Accord conformément aux traités multilatéraux

Le présent Accord sera modifié de manière à être harmonisé avec tout traité multilatéral pouvant lier les deux Parties contractantes.

Article XX. Enregistrement de l'Accord et des amendements

Le présent Accord et amendements à celui-ci seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et prend effet douze (12) mois suivant la date de sa réception par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, ladite notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII. Entrée en vigueur et application

1. Le présent Accord, qui sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature, entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées mutuellement par écrit que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'au territoire du Royaume en Europe.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord. Fait à Harare en langue anglaise le 30 janvier 1984.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

A. L. SCHNEIDERS

Pour le Gouvernement de la République du Zimbabwe :

USHEWOKUNZE

ANNEXE

1. Tableau des routes

1.1 Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Zimbabwe:

Harare -- deux points en Afrique -- un point au Moyen-Orient -- un point en Europe -- Amsterdam -- un point au-delà.

1.2 Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par les Pays-Bas :

Amsterdam -- un point en Europe -- un point au Moyen-Orient -- deux points en Afrique -- Harare -- un point au-delà.

2. L'entreprise désignée intéressée peut, sur chaque route, omettre de faire escale en tous points lors de tous vols, à condition que le service ait son point de départ/destination sur le territoire de la Partie contractante l'ayant désignée.

3. Les points susmentionnés peuvent être desservis dans n'importe quel ordre sur chaque route.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées peuvent, sur chaque route, desservir des points supplémentaires, étant entendu qu'aucun droit de trafic ne peut être exercé entre les-dits points et le point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante

