

No. 41161

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
United Republic of Tanzania**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United Republic of Tanzania concerning air services (with annex). Dar es Salaam, 18 August 2004

Entry into force: *18 August 2004 by signature, in accordance with article 19*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 4 April 2005*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
République-Unie de Tanzanie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie (avec annexe). Dar es-Salaam, 18 août 2004

Entrée en vigueur : *18 août 2004 par signature, conformément à l'article 19*

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 4 avril 2005*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United Republic of Tanzania hereinafter referred to as "Contracting Parties";

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between 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 Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, Local Government and the Regions and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the United Republic of Tanzania, the Minister of Communications and Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar 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 Chicago Convention;

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

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities.

ties or of air navigation facilities (including facilities for over flights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

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

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its 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 hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

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

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation and Authorisation

(1) Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
- (b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania
 - (i) it is incorporated and has its principle place of business in the United Republic of Tanzania and is licensed in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; and
 - (ii) the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

Article 5. Revocation or Suspension of Authorisation

Either party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community or has not received an Operating Licence in accordance with European Community law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- (b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - (i) it is not incorporated or does not have its principle place of business in the United Republic of Tanzania or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; or
 - (ii) the United Republic of Tanzania is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement.

Article 6. Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

(3) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

Article 7. Tariffs

(1) For the purposes of these arrangements the term tariff means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight 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.

(2) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

(3) Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 5 or 6 below.

(4) Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;

(b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

(5) Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 4 above.

(6) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with

the considerations set out in paragraph 4 above, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) passenger handling equipment and component parts;
- (iii) cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
- (v) instructional material and training aids;
- (vi) airline and operators documents; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;

- (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines; and

(c) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

- (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
- (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
- (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
- (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 9. Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 [and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988]) form an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention, and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party, for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at its request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required to determine the amount of traffic carried on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article.

Article 11. Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

An airline which is:

- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - (i) it is incorporated in and has its principle place of business in the United Republic of Tanzania and is licensed in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; and
 - (ii) the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and

may:

- (i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory

of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

- (ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party;
- (iv) engage in the sale and marketing of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services, and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting

Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew, and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to :

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 15 . Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the 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 place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request

of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs, of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 17. Amendment

The Contracting Parties shall agree to any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19. Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force on the date of signature.

(2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United Republic of Tanzania for Air Services between and beyond their respective Territories signed in Dar es Salaam on 1 July 1980 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement

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

Done in duplicate at Dar es Salaam this 18th day of August 2004.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

ANDREW POCKOCK

For the Government of the United Republic of Tanzania:

M. MWANDOSYA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom - Intermediate Points - Points in Tanzania - Points Beyond

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Tanzania or in the territory of Tanzania to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Republic of Tanzania:

Points in Tanzania - Intermediate Points - Points in the United Kingdom - Points Beyond

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Tanzania.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord 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 un Accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "la Convention de Chicago" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend : i) Tout amendement à ladite Convention, qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; ii) Toute annexe ou tout amendement adopté aux termes de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ledit amendement ou ladite annexe est à un moment déterminé en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorité aéronautique" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État à l'environnement, aux transports et aux régions et, aux fins de l'article 7, la Direction de l'aviation civile et, dans le cas de la République-Unie de Tanzanie, le Ministre des communications et des transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme "territoire" lorsqu'il s'agit d'un État a le sens que lui assigne l'article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

f) L'expression "le présent Accord" s'applique également à l'annexe audit Accord et à tous amendements qui sont apportés à l'annexe ou au présent Accord;

g) L'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien par l'autorité compétente ou que cette dernière permet de percevoir pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne (y compris les facilités de survol), ou les services et facilités connexes, par les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises;

h) L'expression "permis d'exploitation aérienne" désigne un document délivré à une entreprise de transport aérien par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, qui affirme que l'entreprise en question possède les aptitudes professionnelles et organisationnelles nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité des aéronefs pour les activités spécifiées dans le permis.

Article 2. Champ d'application de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord relèvent des dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau de l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués de ladite route dans le tableau du présent Accord, pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforce, dans la mesure de ses moyens, de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes sur une base temporaire et appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'annexe, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont rendues par écrit et transmises à l'autre Partie par la voie diplomatique.

2. Au reçu d'une telle désignation et des demandes de l'entreprise de transport aérien, selon la forme prescrite pour les autorisations d'exploitation et les permissions techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et permissions appropriées avec un minimum de délai procédural, sous réserve que :

a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni :

- i) Elle soit établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et ait obtenu un permis d'exploitation, conformément à la législation de la Communauté européenne;
- ii) Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne chargé de délivrer son permis d'exploitation aérienne et que l'autorité aéronautique pertinente soit clairement identifiée dans la désignation;

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie :

- i) Elle soit constituée et ait son principal centre d'activité en République-Unie de Tanzanie et soit titulaire d'un permis d'exploitation aérienne, conformément à la législation applicable de la République-Unie de Tanzanie;
- ii) La République-Unie de Tanzanie exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien;

c) L'entreprise de transport aérien rencontre les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie examinant la demande ou les demandes.

Article 5. Révocation ou suspension d'autorisation

Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permissions techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie lorsque :

a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni :

- i) Elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou n'a pas obtenu un permis d'exploitation conformément à la législation de la Communauté européenne; ou
- ii) Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ni assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne chargé de délivrer son permis d'exploitation aérienne, ou l'autorité aéronautique pertinente n'est pas clairement identifiée dans la désignation;

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie :

- i) Elle n'est pas constituée et ou n'a pas son principal centre d'activité en République-Unie de Tanzanie ou n'est pas titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré conformément à la législation applicable de la République-Unie de Tanzanie;
- ii) La République-Unie de Tanzanie n'assure pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien;

c) Ladite entreprise de transport aérien n'a pas observé les lois et règlements visés au présent Accord.

Article 6. Concurrence loyale

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de décider de la fréquence et de la capacité des services de transport aérien qu'elle offre sur la base de considérations commerciales déterminées par la situation du marché. Aucune des Parties contractantes ne restreint unilatéralement les activités des entreprises de transport aérien désignées de l'autre, sauf en conformité avec les dispositions du présent Accord ou des conditions uniformément appliquées dans le cadre de la Convention.

3. Aucune des Parties contractantes ne permet à son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une autre entreprise ou plusieurs autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

Article 7. Tarifs

1. Aux fins des présents arrangements, le terme "tarif" désigne le prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions régissant l'application de ces prix, y compris les commissions et les conditions d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions de transport du courrier.

2. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées à fixer les tarifs pour les services aériens en tenant compte des aspects commerciaux du marché. Aucune des Parties contractantes ne demande à ses entreprises de transport aérien de consulter d'autres entreprises de transport aérien sur les tarifs qu'elles fixent ou se proposent de fixer pour les services relevant de ces arrangements.

3. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt d'un tarif établi par son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignées. Aucune des Parties contractantes ne demande la notification ou le dépôt des tarifs établis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Les tarifs demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient par la suite invalidés aux termes des paragraphes 5 ou 6 ci-dessous.

4. L'intervention des Parties contractantes est limitée à :

a) La protection des consommateurs contre des tarifs excessifs dus à l'abus de position dominante;

b) La prévention des tarifs dont l'application est anticoncurrentielle et qui a ou pourrait avoir pour effet, ou pour intention explicite, d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence ou d'exclure un concurrent de la route.

5. Chaque Partie contractante peut unilatéralement rejeter un tarif déposé ou fixé par une de ses propres entreprises désignées. Toutefois, une telle intervention n'est envisageable que si les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante jugent que le tarif proposé ou demandé répond à un des critères énumérés dans le paragraphe 4 ci-dessus.

6. Aucune des Parties contractantes ne prend de mesure unilatérale pour prévenir l'entrée en vigueur ou la poursuite d'un tarif établi ou proposé par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Si l'une des Parties contractantes estime que ce tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 4 ci-dessus, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre les raisons de son désaccord. Lesdites consultations auront lieu au plus tard 14 jours après la réception de la demande. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre en vigueur ou continue d'être appliqué.

Article 8. Droits de douane

1. Un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante est exonéré de tous les droits de douane, taxes d'accise nationales et autres taxes nationales similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- i) Le matériel de réparation, d'entretien et de service et ses éléments;
- ii) Le matériel pour le service des passagers et ses éléments;
- iii) Le matériel de manutention des marchandises et ses éléments;
- iv) Le matériel de sécurité, y compris les éléments pour incorporation dans le matériel de sécurité;
- v) Le matériel d'instruction et de formation;
- vi) Les documents de l'entreprise de transport aérien et des exploitants;

b) Les articles suivants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, à savoir :

- i) Les approvisionnements de bord (y compris mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qu'ils soient introduits ou pris à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) Les carburants, lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;

iii) Les pièces détachées, y compris les moteurs;

c) Le matériel informatique et ses composants introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que :

i) La réparation, la maintenance et l'entretien des aéronefs;

ii) La prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;

iii) Le chargement ou le déchargement des marchandises de l'aéronef;

iv) Les contrôles de sécurité en ce qui concerne les passagers ou les marchandises;

à condition que, dans chaque cas, le matériel soit utilisé à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international en liaison avec l'établissement ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

2. L'exonération des droits de douane, des taxes d'accise nationales et autres taxes nationales similaires ne s'étend pas aux frais basés sur le coût des services fournis à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également au cas où l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La certitude que la sécurité est assurée pour tous les aéronefs, leurs passagers et leur équipage étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes ou interventions illicites, et notamment leurs obligations au titre de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipage, comme des aéroports

et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et, dans la mesure où elles doivent les appliquer, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal centre d'activité ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sécurité aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante prévient l'autre de son intention de notifier toute différence.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et réaliser toutes les vérifications voulues sur l'équipage, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement et à ce que ces mesures soient modifiées de façon à répondre efficacement à une intensification des menaces. Chaque Partie contractante convient qu'il est impératif que ses entreprises de transport aérien respectent les dispositions mentionnées au paragraphe 3, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée et le séjour sur son territoire et le départ de son territoire. Chaque Partie contractante réagit également favorablement à toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue de la prise de mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Fourniture de statistiques

L'autorité aéronautique d'une Partie contractante fournit à celle de l'autre Partie contractante, à sa demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celle-ci pourrait avoir raisonnablement besoin pour déterminer la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante mentionnée en premier dans le présent article.

Article 11. Transfert des recettes

Chaque entreprise de transport aérien peut sur demande convertir et transférer dans le pays de son choix les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés sans délai et sans restriction, au taux de change applicable aux transactions courantes et en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion

et transfert, et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et ces transferts.

Article 12. Représentation des entreprises de transport aérien et exploitation commerciale

Une entreprise de transport aérien :

a) Dans le cas d'une entreprise désignée par le Royaume-Uni :

- i) Qui est établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et a obtenu un permis d'exploitation conformément à la législation de la Communauté européenne;
- ii) Dont le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé et assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne chargé de lui délivrer son permis d'exploitation de transport aérien et dont l'autorité aéronautique pertinente est clairement identifiée dans la désignation;

b) Dans le cas d'une entreprise désignée par la République-Unie de Tanzanie :

- i) Qui est constituée et a son principal centre d'activité en République-Unie de Tanzanie et est titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré conformément à la législation applicable de la République-Unie de Tanzanie;
- ii) Dont la République-Unie de Tanzanie exerce et assure le contrôle réglementaire effectif;

peut :

- i) Conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie contractante ses cadres de direction, son personnel technique et opérationnel et autre personnel spécialisé que l'entreprise juge nécessaires pour assurer les services de transport aérien;
- ii) Faire appel aux services et au personnel d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- iii) Ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- iv) Vendre et commercialiser des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par le biais d'agents ou de tous autres intermédiaires désignés par l'entreprise de transport aérien. L'entreprise a le droit de vendre lesdits services de transport aérien, et toute personne a le droit d'acheter ces services en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises de transport aérien. Un délai raisonnable accompagne la notification de tous changements proposés dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante encourage les échanges de renseignements appropriés entre les autorités compétentes et les usagers concernant ces redevances.

Article 14. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

2. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter ces normes et ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cette absence constitue un motif pour l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord (Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation).

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes, ou en vertu d'un contrat de location pour le compte de l'entreprise ou des entreprises, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par des représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef pour vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage (dénommé dans le présent article "inspection sur l'aire de trafic"), à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections de cette nature donne des raisons sérieuses de penser que :

a) L'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago; ou

b) Les normes de sécurité définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement;

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago, est libre de conclure que les conditions

dans lesquelles les permis ou licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés ou bien les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien, aux fins d'inspection sur l'aire de trafic, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes, du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article, se posent et en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic ou d'une série d'inspections, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes, conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article, sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

Article 15. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie en ce qui concerne l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui peuvent être organisées entre les autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes en décident autrement.

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, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, 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 des Parties contractantes, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, qui est constitué de la manière suivante :

a) Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours qui suivent la désignation du second;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de Justice

de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président procède à la désignation. Si le Vice-président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre de la Cour internationale de Justice; qui vient immédiatement après et qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes, est chargé de procéder aux désignations nécessaires.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, le tribunal arbitral définit les limites de sa juridiction et fixe sa propre procédure. Sur instructions du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une réunion visant à préciser les questions soumises à l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre est organisée dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.

4. Sauf si les Parties en conviennent autrement, ou si le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante peut présenter sa réplique dans les 60 jours qui suivent le dépôt du mémoire de l'autre Partie contractante. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient une audience dans les 30 jours qui suivent la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des audiences ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent la présentation des répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

7. La décision du tribunal lie les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous autres frais encourus par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice dans la conduite des procédures prévues à l'alinéa b), du paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Modification

Les Parties contractantes se mettent d'accord sur toutes modifications à apporter au présent Accord par un échange de notes.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins

que cette notification de dénonciation soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration dudit délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

2. Le présent Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Dar es-Salaam le 1er juillet 1980, prend fin à la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

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-Salaam le 18 août 2004.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

ANDREW POCOCK

Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

M. MWANDOSYA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

PREMIÈRE SECTION

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni - Points intermédiaires - Points en Tanzanie - Points au-delà

Notes :

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire de la Tanzanie ou sur le territoire de la Tanzanie pour être déchargé sur un point au-delà et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes de transit par correspondance.

DEUXIÈME SECTION

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République-Unie de Tanzanie :

Points en Tanzanie - Point intermédiaires - Points au Royaume-Uni - Points au-delà

Notes :

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine en Tanzanie.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire du Royaume-Uni ou sur le territoire du Royaume-Uni pour être déchargé sur un point au-delà et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes de transit par correspondance.