

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1969 Nr. 159

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de  
Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtdiensten tussen  
en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;  
Dar es Salaam, 23 mei 1969*

B. TEKST

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

The Government of the Kingdom of the Netherlands and  
the Government of the United Republic of Tanzania,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context  
otherwise requires:

(a) the term "the Convention" means the Convention on Inter-  
national Civil Aviation opened for signature at Chicago on the

seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Tanzania, the East African Community by virtue of Article 43 of the Treaty for East African Co-operation, 1967, and any person or body which that Community has authorised to perform any of its functions or which has been authorised by Tanzania to perform any of the functions presently exercised by that Community, and in the case of the Kingdom of the Netherlands the Director General of Civil Aviation in the Netherlands or any person or body authorised to perform any of his functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;

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

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

(g) the term "East Africa" means Uganda, Kenya and Tanzania;

(h) the term "tariff" means the fares or cargo rates to be charged and any conditions upon which those fares or cargo rates depend.

## Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) to fly without landing across the territory of the Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose

of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(3) The provisions of the International Air Services Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944, shall apply as if Tanzania has accepted that Agreement.

### Article 3

(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 authorisations.

(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) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said (aeronautical authorities) Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

### Article 4

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or

to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, 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 conditions prescribed under the present Agreement.

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

(3) Recognizing that the structure of East African Airways Corporation is such that the substantial ownership and effective control of the Corporation is not vested in the Government of Tanzania or its nationals alone, the Government of the Kingdom of the Netherlands agrees that, provided it is satisfied that any substantial ownership and the effective control of East African Airways Corporation is and remains vested in the Governments or nationals of the countries comprising East Africa, no objection will be raised:

(a) by reason of Articles 3 (3) and 3 (4) of the present Agreement to the designation of East African Airways Corporation to operate the route specified in the Route Schedule to the present Agreement, or by reason of Article 4 (1) of the present Agreement to the exercise by East African Airways Corporation of the rights specified in Article 2 (1) of the present Agreement, and

(b) by reason of Section 5 of Article 1 of the International Air Services Transit Agreement is so far as that section relates to substantial ownership and effective control to the application for a certificate or permit by East African Airways Corporation or to the exercise of the rights referred to in Article 2 (3) of the present Agreement by East African Airways Corporation.

#### Article 5

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such

time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

(b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

#### Article 6

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such cases, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

#### Article 7

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, or capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and

mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(4) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up or put down 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 8

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

(a) that it is justified by reason of economy of operation;

(b) that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used in the nearer section;

(c) that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section; and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

(d) that there is an adequate volume of through traffic;

(e) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made;

(f) that the provisions of Article 7 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft;

(g) that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory.

#### Article 9

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being

paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

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

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### Article 10

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

## Article 11

(1) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipt over expenditure earned by those airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

(2) The excess of receipts over expenditure referred to in paragraph 1 of this Article shall be exempt from Income Tax and Corporation Tax.

## Article 12

(1) 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 the present Agreement and the Schedules annexed thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

## Article 13

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

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



the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

#### Article 14

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement including the Schedules annexed thereto, such modification, if agreed between the Contracting Parties, and if necessary after consultation in accordance with Article 12 of the present Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

#### Article 15

The present Agreement and its Schedules shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

#### Article 16

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 17

The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of signature and shall come into force on the date of the exchange of instruments of ratification which shall take place as soon as possible in Dar es Salaam.

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

DONE at Dar es Salaam on 23rd May 1969 in duplicate in the English language.

*For the Government of the Kingdom of the Netherlands:*

(sd.) A. M. E. BRINK

*For the Government of the United Republic of Tanzania:*

(sd.) J. M. LUSINDE

---

## ANNEX

**Route Schedule**

1. The Government of the Kingdom of the Netherlands grants to the designated airline of the Government of the United Republic of Tanzania the right to operate scheduled international air services in both directions on the following route:

Points in East Africa/Intermediate Points/Amsterdam/Points beyond.

2. (a) The Government of the United Republic of Tanzania grants to the designated airline of the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to operate scheduled international air services in both directions on the following route:

Points in the Netherlands/Munich/Tunis/Entebbe/Nairobi/Dar es Salaam.

(b) The designated airline of the Kingdom of the Netherlands may operate to points beyond East Africa provided that no traffic rights are exercised between points in East Africa and points in Zambia, Malawi and Mauritius respectively.

3. The designated airline of either Contracting Party may omit any intermediate point on the agreed route.

---

C. VERTALING

**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der  
Nederlanden en de Regering van de Republiek Tanzania  
inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden  
grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, en

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten tot aanvulling van het genoemde Verdrag met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders blijkt, hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) „het Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag aangenomen wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag, voor zover deze bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangenomen;

b) „luchtvaartautoriteiten”: wat Tanzania betreft, de Oostafrikaanse Gemeenschap op grond van artikel 43 van het Verdrag voor Oostafrikaanse samenwerking, 1967, en alle personen of instellingen, die door deze Gemeenschap zijn gemachtigd haar functies te vervullen of die door Tanzania zijn gemachtigd functies te vervullen, die thans door deze Gemeenschap worden uitgeoefend; en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst of alle personen of instellingen, gemachtigd tot het vervullen van zijn functies;

c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;

d) „grondgebied” in verband met een staat: het land en de daaraan grenzende territoriale wateren, die onder de soevereiniteit, de bescherming of het trustschap van die staat staan;

e) „Koninkrijk der Nederlanden”: het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden in Europa;

f) „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden”: dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend;

g) „Oost-Afrika”: Oeganda, Kenia en Tanzania;

h) „tarief”: de te heffen passagiers- en vrachttarieven en de voorwaarden, waarvan deze passagiers- en vrachttarieven afhankelijk zijn.

## Artikel 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes, omschreven in het desbetreffende deel van de Tabel, die een bijlage bij deze Overeenkomst vormt. Zulke diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, de volgende rechten:

a) om zonder landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

c) om op het bedoelde grondgebied te landen op de punten, voor die route aangegeven in de Tabel, behorende bij deze Overeenkomst, voor het opnemen en afzetten van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer.

2. Geen der in lid 1 van dit artikel vervatte bepalingen wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De bepalingen van de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, tot stand gekomen te Chicago op 7 december 1944, worden toegepast alsof genoemde Overeenkomst door Tanzania is aanvaard.

## Artikel 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij is gerechtigd aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de

aanwijzing van één of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overzeegenkomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen, dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke door deze autoriteiten gewoonlijk op redelijke wijze ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten en overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de exploitatievergunningen, bedoeld in lid 2 van dit artikel, te weigeren of zodanige voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst bedoelde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij als door hen noodzakelijk worden geacht, in elk geval waar niet ten genoegen van de genoemde (luchtvaartautoriteiten) Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij die andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij is aangewezen en haar een vergunning is verleend, kan zij op ieder ogenblik een aanvang maken met de exploitatie van de overzeegenkomen diensten, mits ten aanzien van die diensten een tarief, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 9 van deze Overeenkomst, van kracht is.

#### Artikel 4

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

a) in elk geval waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; of

b) ingeval de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij welke die rechten verleent, na te komen; of

c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

3. Erkennende dat de structuur van de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij zodanig is, dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die Maatschappij niet alleen berust bij de Regering van Tanzania of haar onderdanen, stemt de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden er mede in, dat mits tot haar genoegen is aangetoond, dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het toezicht op de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij berusten en blijven berusten bij de Regeringen van de landen, die Oost-Afrika vormen, geen bezwaren zullen worden aan-gevoerd:

a) ontleend aan artikel 3, leden 3 en 4, van deze Overeenkomst, tegen de aanwijzing van de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij voor het exploiteren van de route, omschreven in de Routetabel, gehecht aan deze Overeenkomst, of wegens artikel 4, lid 1, van deze Overeenkomst tegen de uitoefening door de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij van de rechten, opgesomd in artikel 2, lid 1, van deze Overeenkomst, en

b) ontleend aan lid 5 van artikel 1 van de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, voor zover dat lid betrekking heeft op het wezenlijk eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht, met betrekking tot de aanvraag door de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij voor een certificaat of voor een vergunning of tot de uitoefening van de rechten bedoeld in artikel 2, lid 3, van deze Overeenkomst door de Oostafrikaanse Luchtvaart Maatschappij.

#### Artikel 5

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke lasten,

onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt op dat deel van de vlucht dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

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

a) proviand, aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen grenzen vastgesteld door de autoriteiten van genoemde Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) motorbrandstof en smeermiddelen bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op internationale diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op dat deel van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

De sub *a*, *b* en *c* bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

#### Artikel 6

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

#### Artikel 7

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende



Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde routes of delen daarvan onderhouden hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post afkomstig van of bestemd voor de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij had aangewezen.

4. Er wordt capaciteit voor het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen zowel als afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij aanwijst, verschaft overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c) de eisen welke de exploitatie van lange-afstandsdiensten stelt.

#### Artikel 8

Bij de exploitatie van elke overeengekomen dienst op iedere omschreven route kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen slechts een luchtvaartuig op een punt in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door een ander vervangen indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) dat dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;

b) dat het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder gelegen is van het beginpunt in het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij in capaciteit niet groter is dan dat gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte;

c) dat het luchtvaartuig gebruikt op het verdergelegen gedeelte slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op en als voortzetting van de dienst verricht door het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; dat het eerstbedoelde luchtvaartuig op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt aankomt met het doel vracht, post of

passagiers te vervoeren overgebracht uit of over te brengen in het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen deel en dat de capaciteit ervan primair in verband met dit doel wordt bepaald;

d) dat er toereikend doorgaand verkeer is;

e) dat de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtvaartdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt;

f) dat de bepalingen van artikel 7 van deze Overeenkomst van toepassing zijn op alle regelingen getroffen met het oog op de verandering van luchtvaartuig;

g) dat in verband met iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied waar de verandering plaatsvindt, slechts één vlucht uit dat grondgebied gemaakt kan worden.

### Artikel 9

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

2. De in lid 1 van dit artikel vermelde tarieven, evenals de van toepassing zijnde tarieven van de agentenprovisie worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedure van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) ter vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd tenminste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een of meer van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, of indien gedurende de eerste vijftien (15) dagen van de periode van dertig (30) dagen genoemd in lid 3 van dit artikel de ene Overeenkomst-

sluitende Partij de andere kennisgeving doet van haar ontevredenheid over een tarief vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens lid 3 van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens lid 4, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst.

6. Geen nieuw tarief wordt van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd, behoudens het bepaalde in lid 5 van dit artikel.

7. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

#### Artikel 10

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de door eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het onderhouden van de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die vereist zijn voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, post en vracht vervoerd door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten.

#### Artikel 11

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken volgens de officiële wisselkoers van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven geboekt door deze luchtvaartmaatschappijen in haar gebied in verband met het vervoer van passagiers, post en vracht.

2. Het verschil tussen ontvangsten en uitgaven, bedoeld in lid 1 van dit artikel zal zijn vrijgesteld van inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting.

#### Artikel 12

1. In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar

van tijd tot tijd ten einde de uitvoering en bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de daaraan gehechte Tabellen te verzekeren. Zij zullen eveneens, indien noodzakelijk, overleg plegen omtrent wijziging daarvan.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken doen tot het plegen van mondeling dan wel schriftelijk overleg. Dit overleg moet een aanvang nemen binnen een periode van zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met een verlenging van deze periode.

#### Artikel 13

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie; indien zij dit niet overeenkomen, wordt het geschil op verzoek van een der Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een dergelijk scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsrechter, en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen houden zich aan iedere ingevolge lid 2 van dit artikel genomen beslissing.

#### Artikel 14

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen van deze Overeenkomst of van de daaraan gehechte Ta-

bellen te wijzigen, wordt zulk een wijziging, indien de Overeenkomstsluitende Partijen daaromtrent, zo nodig na overleg op de voet van artikel 12 van deze Overeenkomst, overeenstemming bereiken, van kracht na haar bevestiging door een diplomatieke notawisseling.

#### Artikel 15

Deze Overeenkomst en de daaraan gehechte Tabellen worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluiten bij de multilaterale Verdragen, die beide Overeenkomstsluitende Partijen in de toekomst zouden kunnen binden.

#### Artikel 16

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 17

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van haar ondertekening en treedt in werking op de datum van uitwisseling der akten van bekrachtiging, welke uitwisseling zo spoedig mogelijk te Dar es Salaam zal plaatsvinden.

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

GEDAAN te Dar es Salaam op 23 mei 1969 in tweevoud in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:*

(w.g.) A. M. E. BRINK

*Voor de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania:*

(w.g.) J. M. LUSINDE

---

**BIJLAGE****Routetabel**

1. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania het recht tot het exploiteren van ge-regelde internationale luchtdiensten in beide richtingen op de vol-gende route:

Punten in Oost-Afrika/Tussenliggende punten/Amsterdam/Verder gelegen punten.

2. a) De Regering van de Verenigde Republiek Tanzania verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht tot het exploiteren van ge-regelde internationale luchtdiensten in beide richtingen op de vol-gende route:

Punten in Nederland/München/Tunis/Entebbe/Nairobi/Dar es Salaam.

b) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden mag vliegen op verder dan Oost-Afrika gelegen punten mits geen verkeersrechten worden uitgeoefend tussen punten in Oost-Afrika en punten in respectievelijk Zambia, Malawi en Mauritius.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Over-komstsluitende Partijen kunnen tussenliggende punten op de overeen-gekomen route overslaan.

---

#### D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

#### E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van de Overeenkomst is voorzien in artikel 17.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 17 voorlopig toegepast van 23 mei 1969 af. Zij zullen ingevolge hetzelfde artikel in werking treden op de dag van uitwisseling der akten van bekrachtiging.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 1, onder *e*, alleen voor Nederland gelden.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201. Voor wijzigingen van het Verdrag, waarnaar in artikel 1, onder *a*, van de Overeenkomst wordt verwezen, zie de vijf Protocollen genoemd in rubriek J van *Trb.* 1967, 201. Bij dit Verdrag is opgericht de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, waarnaar in artikel 13, lid 2, van de Overeenkomst wordt verwezen.

Van de op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, naar welke Overeenkomst onder meer in artikel 2, lid 3, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* G 252, respectievelijk blz. 43-46 en blz. 97-101. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 202.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 9, lid 2, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de tiende september 1969.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. LUNS.