

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1979 Nr. 89

A. TITEL

*Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der
Nederlanden en de Verenigde Republiek Tanzania,
met bijlage;*

Dar es Salaam, 3 februari 1979

B. TEKST

**Air Services Agreement between the Government of the Kingdom
of the Netherlands and the Government of the United Republic of
Tanzania**

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) The term "The Convention" means the Convention on 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 amendments of the Annexes, or Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

Granting of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the annexed Schedule, hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail.

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

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

Article 3

Laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 4

Designation of airlines and operating authorisations

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

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.

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

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

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

Article 5

Revocation and suspension of operating authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to

prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, parts and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

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

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

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

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

Article 7

Capacity provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of

both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

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

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

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

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 8

Provision of statistics

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

Article 9

Tariffs

1. Tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party

shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

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

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

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

6. The tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

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

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

9. Both Contracting Parties shall endeavour to establish efficient mechanisms within their own jurisdiction to investigate tariff viola-

tions and take the necessary corrective measures including the imposition of uniform and consistent sanctions.

Article 10

Transfer of earnings

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

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

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

Article 11

Fees and other charges

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

Article 12

Airline representation

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

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

Article 13

Consultations between aeronautical authorities

In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the

Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

Article 14

Modification of Agreement

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

2. Any modifications of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Article 15

Conformity with multilateral convention

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

Article 16

Settlement of disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall at the request of either Contracting Party be

submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third shall be appointed as President by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty (30) days.

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

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

Article 17

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

Article 18

Registration with ICAO

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

Article 19

Application of the Chicago Convention

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

Article 20

Entry into force

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

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

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

(sd.) A. VAN DER
WILLIGEN

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands.*

(sd.) A. H. JAMAL

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

Annex*Section 1*

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

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

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of Tanzania: –
Points in Tanzania – three points in Africa – two points in the Middle East – three points in Europe – Amsterdam – two points beyond.

*Section 3***NOTES**

1. The designated airline of both Contracting Parties may on any, or all flights, omit calling at any of the above mentioned points provided that the agreed services on the specified route begin at a point in their respective territories.
 2. No traffic rights (including own stop over) may be exercised between intermediate points and points in the territory of the other Contracting Party, or between points in the territory of the other Contracting Party and points beyond, except as may be from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
-

C. VERTALING

Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania (hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen),

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld, en

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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 opgesteld, 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”: in beide gevallen de Ministers die verantwoordelijk zijn voor zaken betreffende de burgerluchtvaart, alsmede alle personen of instellingen die zijn gemachtigd één van deze functies te vervullen;

(c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 4 van deze Overeenkomst;

(d) „grondgebied” in verband met een Staat: de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

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

(f) „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden”: de

zelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend;

(g) „uitrustingsstukken”, „boordproviand” en „reserve-onderdelen”: de betekenis die daaraan onderscheidenlijk in Hoofdstuk 1 van Bijlage 9 bij het Verdrag wordt toegekend;

(h) „tarief”: de te heffen passagiers- of vrachttarieven en de voorwaarden waarvan deze passagiers- en vrachttarieven afhankelijk zijn, met inbegrip van de prijzen en de voorwaarden voor bemiddeling en andere bijkomende diensten, maar met uitzondering van de betalingen en de voorwaarden voor het vervoer van post;

(i) „capaciteit”: de beschikbare nuttige belasting van een luchtvaartuig op de route of een gedeelte daarvan; en

(j) „Overeenkomst”: deze Overeenkomst, de Bijlage daarbij, alsmede alle eventueel daarin aangebrachte wijzigingen.

Artikel 2

Verlening van rechten

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 bijgevoegde Tabel, hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

2. Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst hebben de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, de volgende rechten:

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

(b) op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel-einden;

(c) op dat grondgebied te landen op de punten aangegeven op de omschreven routes voor het opnemen en afzetten van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer.

3. Geen der in het tweede lid 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.

4. De bepalingen van de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, tot stand gekomen te Chicago op 7 december 1944, worden tussen de Overeenkomstsluitende Partijen toegepast alsof beide Overeenkomstsluitende Partijen genoemde Overeenkomst hadden aanvaard.

Artikel 3

Wetten en voorschriften

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de toelating tot of het verlaten van haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebruikt in de internationale luchtvaart, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen, dienen in acht te worden genomen door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en tijdens het verblijf binnen het bedoelde grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege de bemanningen, passagiers, vracht en post in acht te worden genomen bij het binnenkomen in, het verlaten van of tijdens het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht, die zich op rechtstreekse doortocht door het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden en het voor dat doel gereserveerde gebied van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve met betrekking tot veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij, slechts aan een eenvoudige controle onderworpen. Bagage en vracht op rechtstreekse doortocht zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 4

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en exploitatievergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van één luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen eisen, dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoonde dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften, door deze autoriteiten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag gewoonlijk en redelijkerwijs gesteld ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen als bedoeld in het tweede lid van dit artikel te weigeren of aan de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst genoemde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te verbinden als door haar noodzakelijk wordt geacht, in alle gevallen waarin niet ten genoegen van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Indien een luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de bepalingen van dit artikel is aangewezen en haar een machtiging is verleend, kan zij op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits een overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief voor deze dienst van kracht is.

Artikel 5

Herroeping en opschorting van exploitatievergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft 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 alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en van het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; of

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

(c) in alle gevallen waarin de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij 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 het eerste lid van dit artikel bedoelde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen.

Artikel 6

Douanerechten en andere lasten

1. Luchtvaartuigen, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van die vliegtuigen bevinden, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke lasten mits die uitrustingsstukken, onderdelen en voorraden aan boord van het luchtvaartuig 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, met uitzondering van de lasten ter vergoeding voor verleende diensten, zijn ook:

(a) proviand, aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen door de autoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde grenzen en bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op uitreis, die worden gebruikt op een internationale luchtdienst van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(b) reserve-onderdelen, ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

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

De in de letters (a), (b) en (c) van dit lid bedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle worden gehouden.

3. De normale boorduitrustingsstukken, alsmede het materiaal en de voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, mogen 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 worden geplaatst van de douaneautoriteiten totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 7

Bepalingen inzake capaciteit

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

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of op delen daarvan onderhoudt, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Overeenkomstsluitende Partijen 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 behoefte aan vervoer van passagiers en vracht, post daaronder begrepen, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Voorzieningen met betrekking tot het vervoer van passagiers en vracht, post daaronder begrepen, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschieden 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 diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere

vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

(c) de vereisten van de lange-afstandsdiensten.

Artikel 8

Verschaffing van statistische gegevens

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs kunnen worden verlangd met het oog op de beoordeling van de capaciteit, ter beschikking gesteld op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij. Die gegevens dienen alle informatie te bevatten die nodig is om de omvang van het door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten uitgevoerde vervoer te bepalen.

Artikel 9

Tarieven

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

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

3. De aldus in onderlinge overeenstemming vastgestelde tarieven worden ten minste zestig dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd. In bijzondere gevallen kan deze periode worden bekort, mits de genoemde autoriteiten daarmee instemmen.

4. Deze goedkeuring dient uitdrukkelijk te worden gegeven. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet overeenkomstig

het tweede lid van dit artikel tot overeenstemming kunnen komen omtrent een tarief, of indien tijdens de eerste 30 (dertig) dagen van de in het derde lid van dit artikel bedoelde periode van 60 (zestig) dagen een luchtvaartautoriteit aan de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft bezwaar te hebben tegen een overeenkomstig het tweede lid van dit artikel vastgesteld tarief, 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 een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 16 van deze Overeenkomst.

6. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld. Niettemin wordt een tarief niet verlengd krachtens dit lid voor meer dan twaalf maanden na de dag waarop het anders zijn geldigheid zou hebben verloren.

7. Behoudens het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel wordt geen tarief van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

8. De door een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aangegeven luchtvaartmaatschappij mag geen tarieven heffen die afwijken van die welke overeenkomstig het bovenstaande tweede lid zijn goedgekeurd.

9. Beide Overeenkomstsluitende Partijen streven ernaar binnen hun jurisdictie een goed werkend mechanisme in te stellen voor het onderzoeken van inbreuken op de tarieven en de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen, daaronder begrepen de oplegging van uniforme en gelijkblijvende sancties.

Artikel 10

Overmaking van inkomsten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht om de netto-inkomsten, door elk van hen met betrekking tot de overeengekomen diensten verkregen, naar haar Hoofdkantoor over te maken in convertibele valuta.

Deze overmakingen worden regelmatig en steeds indien dat nodig is toegestaan, en zijn gebaseerd op de officieel geldende wisselkoersen voor lopende betalingen. Er mogen geen andere lasten dan de normale banklasten over zodanige overmakingen worden geheven.

2. De inkomsten die niet rechtstreeks verband houden met de overeengekomen diensten zijn onderworpen aan de nationale voorschriften met betrekking tot de overmaking van inkomsten in door een buitenlandse handelsonderneming verdiende buitenlandse valuta.

Artikel 11

Kosten en andere lasten

De op het grondgebied van elk der Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij opgelegde lasten voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan luchtvaartuigen van andere luchtvaartmaatschappijen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten.

Artikel 12

Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappij

1. Met het oog op de coördinatie van commerciële en technische aangelegenheden betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, die de overeengekomen diensten feitelijk exploiteert, het recht om vertegenwoordigers en assistenten van hen te stationeren op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij waar haar aangewezen luchtvaartmaatschappij de geregelde vluchten uitvoert.

2. Het totale aantal functionarissen en het aantal vertegenwoordigers, door iedere luchtvaartmaatschappij uit de burgers van haar land aangewezen, wordt vastgesteld in overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 13

Overleg tussen de luchtvaartautoriteiten

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst te verzekeren.

Artikel 14

Wijziging van de overeenkomst

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een bepaling van deze Overeenkomst of de Bijlage daarbij

te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen en treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zijn gerechtigd schriftelijk de wijzigingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst overeen te komen, waartoe zij gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg hebben besloten. Dergelijke wijzigingen treden in werking op een in een diplomatieke notawisseling vast te stellen datum.

Artikel 15

Aanpassing aan multilaterale verdragen

Deze Overeenkomst en de bijgevoegde Tabel worden door middel van een diplomatieke notawisseling gewijzigd ten einde deze in overeenstemming te brengen met een eventueel multilateraal Verdrag dat voor beide Overeenkomstsluitende Partijen zal gaan gelden.

Artikel 16

Regeling van geschillen

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

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, wordt het geschil op verzoek van een van beide Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen. Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst één scheidsman aan en de derde, die als voorzitter optreedt, wordt door de twee aldus aangewezen scheidsmannen benoemd. Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om arbitrage in het geschil door een dergelijk

scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van dertig (30) dagen benoemd.

Indien een Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In een dergelijk geval dient de derde scheidsman onderdaan van een derde Staat te zijn. Het scheidsgerecht stelt zijn eigen procedureregels vast en geeft een beslissing over de verdeling van de kosten.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen komen alle voorlopige uitspraken en definitieve beslissingen na die door een scheidsgerecht op grond van het tweede en het derde lid van dit artikel worden gegeven.

Artikel 17

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 18

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

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

Artikel 20

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in de plaats van alle andere luchtvaart-overeenkomsten die eerder tussen de beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn gesloten; zij wordt voorlopig toegepast met ingang van de datum waarop zij is ondertekend en treedt in werking op de datum van de laatste mededeling van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Partij, dat zij aan haar constitutionele vereisten met betrekking tot de inwerkingtreding heeft voldaan.

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

GEDAAN in tweevoud te Dar es Salaam in de Engelse taal, op 3 februari 1979.

(w.g.) A. VAN DER
WILLIGEN

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden.*

(w.g.) A. H. JAMAL

*Voor de Regering van de
Verenigde Republiek Tanzania.*

Bijlage*Sectie 1*

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland te exploiteren routes: –

Punten in Nederland – vier punten in Europa – vier punten in Afrika – drie punten in het Midden-Oosten – Kilimanjaro en/of Dar es Salaam – vier verder gelegen punten.

Sectie 2

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Tanzania te exploiteren routes: –

Punten in Tanzania – drie punten in Afrika – twee punten in het Midden-Oosten – drie punten in Europa – Amsterdam – twee verder gelegen punten.

*Sectie 3***AANTEKENINGEN**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van beide Overeenkomstsluitende Partijen kan op een of alle vluchten nalaten een van de bovengenoemde punten aan te doen, mits de overeengekomen diensten op de omschreven route hun beginpunt op hun onderscheiden grondgebied hebben.

2. Er mogen geen vervoersrechten (eigen stop-overrechten daaronder begrepen) worden uitgeoefend tussen tussenliggende punten en punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en verder gelegen punten, behalve zoals van tijd tot tijd in gemeenschappelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt vastgesteld.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 20 in werking treden op de datum van de laatste mededeling van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Partij dat zij aan haar constitutionele vereisten met betrekking tot de inwerkingtreding heeft voldaan.

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

Ingevolge artikel 20 wordt de Overeenkomst vanaf 3 februari 1979 voorlopig toegepast.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago totstandgekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst bekendgemaakt in *Stb.* H 165; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 109.

Van de op 7 december 1944 te Chicago totstandgekomen Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, naar welke Overeenkomst in artikel 2, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling bekendgemaakt in *Stb.* G 252; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 110.

Van de op 23 mei 1969 te Dar es Salaam totstandgekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden ter vervanging van welke Overeenkomst de onderhavige Overeenkomst ingevolge haar artikel 20 strekt, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1969, 159; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1972, 5.

Uitgegeven de negenentwintigste mei 1979.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW