

**No. 54321\***

---

**Germany  
and  
United Republic of Tanzania**

**Air Services Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the United Republic of Tanzania. Berlin, 17 September 2012**

**Entry into force:** *20 June 2016, in accordance with article 22*

**Authentic texts:** *English and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 13 March 2017*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Allemagne  
et  
République-Unie de Tanzanie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie. Berlin, 17 septembre 2012**

**Entrée en vigueur :** *20 juin 2016, conformément à l'article 22*

**Textes authentiques :** *anglais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Allemagne, 13 mars 2017*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

Air Services Agreement

between

the Government of the Federal Republic of Germany

and

the Government of the United Republic of Tanzania

Contents

Preamble

Article 1 Definitions

Article 2 Grant of Traffic Rights

Article 3 Designation and Operating Authorisation

Article 4 Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of the Operating  
Authorisation

Article 5 Laws, Regulations and Procedures

Article 6 Non-discrimination in respect of Charges

Article 7 Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 8 Transfer of Earnings

Article 9 Principles Governing the Operation of Air Services

Article 10 Communication of Operating Information and Statistics

Article 11 Tariffs

Article 12 Commercial Activities

Article 13 Recognition of Certificates and Licences

Article 14 Aviation Safety

Article 15 Aviation Security

Article 16 Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

Article 17 Exchange of Views

Article 18 Consultations

Article 19 Settlement of Disputes

Article 20 Multilateral Conventions

Article 21 Previous Agreements

Article 22 Ratification, Entry into Force, Duration

Article 23 Registration with the International Civil Aviation Organization and  
with the United Nations

Article 24 Termination

The Government of the Federal Republic of Germany  
and  
the Government of the United Republic of Tanzania -

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

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories -

Have agreed as follows.

Article 1  
Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires:

1. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties:
2. the term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, in the case of the Government of the United Republic of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to civil aviation; or in

both cases any other person or agency authorised to perform the functions incumbent upon the said authorities:

3. the term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement;
4. the term "EU Treaties" the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i. e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail).

## Article 2

### Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

1. to fly across its territory without landing (first freedom);
2. to land in its territory for non-traffic purposes (second freedom); and

3. to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis (third/fourth freedom).

(2) Details of the operation of international air services, like the availability of routes (points of departure and arrival in the territories of the two Contracting Parties, intermediate points and points of arrival beyond) are laid down jointly by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in a Route Schedule.

(3) Traffic rights exceeding those mentioned in paragraph 1 above shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

### Article 3

#### Designation and Operating Authorisation

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time provided that:

1. the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and
2. the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

1. in the case of an airline designated by the Government of the Federal Republic of Germany:
  - a) the airline is established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
  - b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
  
2. in the case of an airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania:
  - a) the airline has its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; and
  - b) the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and
  
3. the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations of the other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4

Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of the Operating Authorisation

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where

1. in the case of an airline designated by the Government of the Federal Republic of Germany:
  - a) the airline is not established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
2. in the case of an airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania:
  - a) the airline does not have its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; or
  - b) the United Republic of Tanzania does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
3. the designated airline does not comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.



(2) The Government of the United Republic of Tanzania may refuse the operating authorisation or technical permissions of an airline of another European Union Member State designated by the Government of the Federal Republic of Germany where it demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the United Republic of Tanzania and that other European Union Member State.

The same does apply in cases where the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Republic of Tanzania and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania.

(3) Such refusal, revocation, suspension or limitation of the authorisation shall be preceded by consultations as provided for in Article 18 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

## Article 5

### Laws, Regulations and Procedures

(1) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within, the said territory.

(2) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other approved travel documents, to entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or relating to crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the

designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.

(3) In the territory of the Federal Republic of Germany, paragraphs 1 and 2 also apply to the legislation of the European Union.

#### Article 6

##### Non-discrimination in respect of Charges

(1) The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those charged for aircraft of an airline engaged in similar international air services in the territory of the first Contracting Party.

(2) The charges for the use of airports, or any other aviation services and facilities, or any similar charges or fees levied in connection with the operation of international air services shall be assessed on a cost-related basis; presentation of the relevant proof may be requested. The same applies to charges for handling passengers, baggage and cargo and for handling aircraft at airports with only one provider.

(3) The charges and fees shall be expressed and payable in freely convertible currency.

#### Article 7

##### Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods.

This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Subject to the provisions of sentence 2, fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges. Sentence 1 shall not prevent the Federal Republic of Germany from imposing on a non-discriminatory basis the taxes and other charges mentioned there on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Government of the United Republic of Tanzania that operates between a point in the territory of the Federal Republic of Germany and another point in the territory of the Federal Republic of Germany or in the territory of another European Union Member State.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8  
Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 9  
Principles Governing the Operation of Air Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route

specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to

1. the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
2. the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of national and regional air services;
3. the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

#### Article 10

##### Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data

of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

## Article 11

### Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated. The approval shall be considered granted unless the notified or filed tariffs are contested within seven (7) working days.

(2) In their tariffs the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only if it does not comply with these criteria.

(3) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

(4) Notwithstanding paragraphs 1 to 3 the tariffs to be charged by the designated airlines of the Government of the United Republic of Tanzania for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 12

Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline. Sentence 1 shall apply to persons who are not nationals of the Contracting Parties or of European Union Member States only if, in each individual case, a declaration of a state's willingness to re-admit the person has been made.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned.

(3) Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices through its agents in the territory of the other Contracting Party and by way of electronic direct sale to any customer in any freely convertible currency.

(5) Each Contracting Party shall informally re-admit persons having entered the territory of the other Contracting Party under the terms of paragraph 1 above if the competent authorities

of the latter Contracting Party notify the Contracting Party obliged to re-admit the person in each individual case that the relevant person's stay in its territory is unlawful.

### Article 13

#### Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including in the case of the Government of the Federal Republic of Germany, the European Union law, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating international air services on the routes specified in a Route Schedule agreed according to Article 2 (2), provided always that such requirements under which such certificates or licences were issued, or validated, are equal to or above the minimum standards established under the Convention.

### Article 14

#### Aviation Safety

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

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be cause for the application of Article 4 of this Agreement.



(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (ramp inspection), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

1. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
2. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

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

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp

inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

(8) Where the Government of the Federal Republic of Germany has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating licence of that airline.

#### Article 15

#### Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or in the case of the Government of the Federal Republic of Germany operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid operating licences in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the United Republic of Tanzania operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. For departure from, or while within, the territory of the Federal Republic of Germany, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew,

airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(6) Each Contracting Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

## Article 16

### Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation in the territory of the other Contracting Party after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation.

However, either Contracting Party shall not return a person to the country of the other Contracting Party if he was previously returned from the other Contracting Party.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible

#### Article 17

##### Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

#### Article 18

##### Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule, questions relating to interpretation or to behaviour relevant to competition which affects the aviation markets of the Contracting Parties. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 17 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations which may include diplomatic channels shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 19  
Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 18 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 20  
Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 18 of this Agreement.

Article 21  
Previous Agreements

Upon the entry into force of this Agreement, the Air Services Agreement of 17 November 1981 between the Federal Republic of Germany and the United Republic of Tanzania shall cease to have effect.

Article 22  
Ratification, Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other that the national requirements for such entry into force have been fulfilled. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

(3) Pending entry into force, this Agreement shall provisionally apply in accordance with the respective national law of the Contracting Parties.

Article 23

Registration with the International Civil Aviation Organization and  
with the United Nations

(1) This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Government of the United Republic of Tanzania to the International Civil Aviation Organization for registration.

(2) Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, shall be initiated immediately following its entry into force by the Contracting Party in whose territory this Agreement was signed. The other Contracting Party shall be informed of registration, and of the UN registration number, as soon as this has been confirmed by the Secretariat.

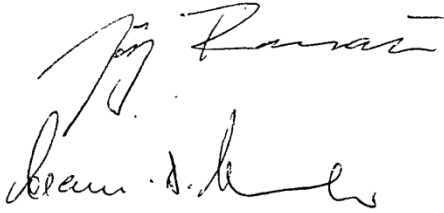
Article 24

Termination

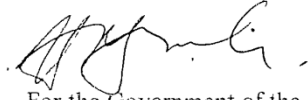
Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date 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 acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



Done at Berlin on 17.September 2012 in duplicate in the German and English languages,  
both texts being equally authentic.



For the Government of the  
Federal Republic of Germany



For the Government of the  
United Republic of Tanzania

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

Abkommen

zwischen

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

der Regierung der Vereinigten Republik Tansania

über

den Fluglinienverkehr

Inhaltsübersicht

Präambel

- Artikel 1 Begriffsbestimmungen
- Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
- Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr
- Artikel 4 Ablehnung, Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr
- Artikel 5 Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren
- Artikel 6 Gleichbehandlung bei den Gebühren
- Artikel 7 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
- Artikel 8 Transfer von Einkünften
- Artikel 9 Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
- Artikel 10 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
- Artikel 11 Tarife
- Artikel 12 Gewerbliche Tätigkeiten
- Artikel 13 Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen
- Artikel 14 Luftverkehrs-Sicherheit
- Artikel 15 Luftsicherheit
- Artikel 16 Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen
- Artikel 17 Meinungsaustausch
- Artikel 18 Konsultationen
- Artikel 19 Beilegung von Streitigkeiten
- Artikel 20 Mehrseitige Übereinkünfte
- Artikel 21 Frühere Abkommen
- Artikel 22 Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer
- Artikel 23 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen
- Artikel 24 Kündigung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Vereinigten Republik Tansania -

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1  
Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
2. „Luftfahrtbehörde“ in Bezug auf die Regierung der Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in Bezug auf die Regierung der Vereinigten Republik Tansania der Minister, der zu diesem Zeitpunkt für Angelegenheiten in Fragen der Zivilluftfahrt zuständig ist, oder in beiden Fällen

jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

3. „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
4. „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (das heißt die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Gütern (ausgenommen Post) zu berechnen ist.

## Artikel 2

### Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

1. ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen (1. Freiheit);
2. in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen (2. Freiheit);
3. in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Güter und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen (3. und 4. Freiheit).

(2) Einzelheiten über den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs, wie die Verfügbarkeit von Linien (Start- und Landepunkte in den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien, der Zwischenlandepunkte und der jenseitigen Landepunkte) werden von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemeinsam in einem Fluglinienplan festgelegt.

(3) Die über die in Absatz 1 genannten hinausgehenden Verkehrsrechte werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

### Artikel 3

#### Bezeichnung und Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

1. die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
2. die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei schnellstmöglich die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse, sofern

- i. im Falle eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:
  - a) dieses Unternehmen gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt und

- b) wenn der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist;
2. im Falle eines von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmens:
- a) dieses Unternehmen seinen Hauptsitz im Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania hat und über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß dem geltenden Recht der Vereinigten Republik Tansania verfügt und
  - b) die Vereinigte Republik Tansania eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und aufrechterhält und
3. wenn das bezeichnete Unternehmen auf Verlangen der anderen Vertragspartei nachweist, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften dieser anderen Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(3) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### Artikel 4

#### Ablehnung, Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr

(1) Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr oder technische Erlaubnisse für ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen können von der

jeweils anderen Vertragspartei abgelehnt, widerrufen, ausgesetzt oder eingeschränkt werden, wenn

1. im Falle eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:
  - a) dieses Unternehmen nicht gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt oder
  - b) der für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist;
2. im Falle eines von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmens:
  - a) dieses Unternehmen seinen Hauptsitz nicht im Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania hat oder über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß dem geltenden Recht der Vereinigten Republik Tansania verfügt oder
  - b) die Vereinigte Republik Tansania keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder aufrechterhält oder
3. das bezeichnete Unternehmen die in Artikel 5 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht einhält.

(2) Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania kann die Betriebsgenehmigung für den internationalen Flugverkehr oder technischen Erlaubnisse eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union ablehnen, sofern sie nachweist, dass das Unternehmen bei Ausübung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verkehrsrechte auf einer Linie, die einen Punkt in



diesem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union einschließt, Einschränkungen der Verkehrsrechte, die sich aus einem zweiseitigen Abkommen zwischen der Vereinigten Republik Tansania und dem anderen Mitgliedstaat ergeben, umgehen würde.

Gleiches gilt in Fällen, in denen das Unternehmen über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt, das von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, mit dem die Vereinigte Republik Tansania kein zweiseitiges Luftverkehrsabkommen geschlossen hat, und dieser andere Mitgliedstaat der Europäischen Union dem von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmen Verkehrsrechte verweigert hat.

(3) Vor der Ablehnung, dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung der Genehmigung werden Konsultationen nach Artikel 18 durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen erforderlich sind.

#### Artikel 5

##### Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über den Einflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr Hoheitsgebiet, ihren Aufenthalt dort und ihren Ausflug von dort oder über den Betrieb und die Navigation solcher Luftfahrzeuge sind von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet einzuhalten.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend Pässe oder andere genehmigte Reisedokumente, Einreise, Zollabfertigung und Quarantäne sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei durch oder in Bezug auf die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Besatzungen, Fluggäste, Güter- und Postsendungen zu befolgen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland auch für Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Artikel 6

Gleichbehandlung bei den Gebühren

(1) Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei erhoben werden.

(2) Die Gebühren für die Benutzung der Flughäfen oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen oder ähnliche Abgaben oder Gebühren im Zusammenhang mit dem Betrieb von internationalen Flugliniendiensten sind auf der Grundlage der Kostenbezogenheit festzulegen; der entsprechende Nachweis kann verlangt werden. An Flughäfen mit nur einem Anbieter derartiger Dienste gilt dasselbe für Gebühren für die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Güter sowie die Abfertigung von Luftfahrzeugen.

(3) Die Abgaben und Gebühren sind in einer frei konvertierbaren Währung anzugeben und zahlbar.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (zum Beispiel enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit und so weiter), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche

Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Beförderungsdokumente eines bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Vorbehaltlich des Satzes 2 bleiben Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, frei von den Zöllen und sonstigen Abgaben, die in Absatz 1 genannt werden, und von etwaigen sonstigen besonderen Verbrauchsabgaben. Satz 1 steht der in nichtdiskriminierender Weise erfolgenden Erhebung der dort genannten Steuern und sonstigen Abgaben oder Gebühren auf Treibstoffe durch die Bundesrepublik Deutschland nicht entgegen, die in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines bezeichneten Unternehmens der Regierung der Vereinigten Republik Tansania, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union verkehrt, bereitgestellt werden.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert beziehungsweise erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

#### Artikel 8

##### Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren

#### Artikel 9

##### Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

1. an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
2. an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des inländischen und regionalen Fluglinienverkehrs,
3. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

#### Artikel 10

##### Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2

festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

#### Artikel 11

##### Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt. Die Genehmigung gilt als gewährt, es sei denn, die hinterlegten oder beantragten Tarife werden innerhalb von sieben (7) Arbeitstagen angefochten.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die vorherrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so darf der Tarif nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

(4) Ungeachtet der Absätze 1 bis 3 unterliegen die von den Unternehmen, die von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichnet wurden, für die Beförderung gänzlich innerhalb der Europäischen Union anzuwendenden Tarife dem Recht der Europäischen Union.

## Artikel 12

### Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden. Satz 1 gilt für Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaats der Europäischen Union sind, nur, wenn im Einzelfall eine Rückübernahmebereitschaftserklärung eines Staates vorliegt.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten.

(3) Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste wahlweise ganz oder zum Teil an jeden der zur Erbringung solcher Dienste zugelassenen Dienstleister zu vergeben. Wenn oder solange die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften die Möglichkeit der Vergabe dieser Dienste oder der Selbstabfertigung ausschließen oder beschränken, wird jedes bezeichnete Unternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu von einem oder mehreren Dienstleistern erbrachten Bodenabfertigungsdiensten auf nicht-diskriminierende Weise behandelt.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in

eigenen Verkaufsräumen, durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und im Wege des elektronischen Direktvertriebs an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(5) Jede Vertragspartei nimmt die Personen, die nach Absatz 1 in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingereist sind, formlos zurück, wenn die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei der zur Rücknahme verpflichteten Vertragspartei die im Einzelfall eingetretene Rechtswidrigkeit des Aufenthalts der betreffenden Person in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen.

### Artikel 13

#### Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die gemäß den Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei, im Fall der Regierung der Bundesrepublik Deutschland einschließlich des Rechts der Europäischen Union, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden und nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr auf den in einem nach Artikel 2 Absatz 2 vereinbarten Fluglinienplan festgelegten Linien als gültig anerkannt, vorausgesetzt, die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, entsprechen den Mindestanforderungen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen aufgestellt werden, oder sie gehen darüber hinaus.

### Artikel 14

#### Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder ihren Betrieb beantragen. Solche Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Zeitpunkt des Antrags statt.



(2) Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen in einem solchen Bereich nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt worden sind, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen für notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (Vorfeldkontrolle) kann an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs erfolgen und hat den Zweck der Überprüfung der Gültigkeit der Luftfahrzeug- und Flugbesatzungspapiere und des erkennbaren Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung.

(4) Gibt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen Anlass zu

1. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder
2. ernsthaften Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

so steht es der Vertragspartei, welche die Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisscheine für dieses Luftfahrzeug oder diese Flugbesatzung ausgestellt

oder für gültig erklärt wurden, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen weder entsprechen noch darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zum Zweck einer nach Absatz 3 erfolgenden Vorfeldkontrolle eines von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs von dem Vertreter dieses Unternehmens verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass Anlass zu ernsthaften Bedenken der in Absatz 4 erwähnten Art besteht, und die in jenem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich dann auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei - als Ergebnis einer Vorfeldkontrolle oder einer Reihe von Vorfeldkontrollen oder weil ihr der Zugang zum Zweck einer Vorfeldkontrolle verweigert wird oder aufgrund von Konsultationen oder auf andere Weise - zu dem Schluss kommt, dass für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich sind.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

(8) Hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ein Unternehmen bezeichnet, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union wahrgenommen und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel bezüglich der Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch den betreffenden anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und bezüglich der Betriebsgenehmigung dieses Unternehmens gleichermaßen.

Artikel 15  
Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, ein wesentlicher Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, dem Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, dem Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, dem Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, sowie jedem anderen Übereinkommen und Protokoll hinsichtlich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem beide Vertragsparteien als Vertragsparteien angehören.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptsitz oder ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, oder – im Fall der Regierung der Bundesrepublik Deutschland – Luftfahrzeughalter, die gemäß den EU-

Vertragen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem in diesem Land geltenden Recht einhalten. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem Recht der Europäischen Union einhalten. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Überprüfung von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Gütern und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen rasch und sicher zu beenden.

(6) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste

erforderlich wird. Diese Maßnahmen werden, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen.

(7) Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr oder technischen Erlaubnisse der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzubehalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

## Artikel 16

### Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

(1) Jede Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Eine Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, dass sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Eine Vertragspartei weist jedoch eine Person nicht in das Land der anderen Vertragspartei zurück, wenn sie von der anderen Vertragspartei zuvor zurückgewiesen wurde.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für

ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, dass sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, dass die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

#### Artikel 17

##### Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

#### Artikel 18

##### Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans, von Auslegungsfragen oder von wettbewerbsrelevanten Verhaltensweisen, welche die Luftverkehrsmärkte der Vertragsparteien betreffen, kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 17 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen, die auch auf diplomatischem Weg erfolgen können, beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 19

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 18 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will .

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 20

Mehrseitige Übereinkünfte

Tritt eine von den Vertragsparteien angenommene allgemeine mehrseitige Luftverkehrsübereinkunft in Kraft, so gehen deren Bestimmungen vor. Erörterungen zur

Feststellung, inwieweit eine mehrseitige Ubereinkunft dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 18 statt.

Artikel 21  
Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 17. November 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr außer Kraft.

Artikel 22  
Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Artikel 23  
Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und  
bei den Vereinten Nationen

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.



(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Vertragspartei veranlasst, in deren Hoheitsgebiet das Abkommen unterzeichnet wurde. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist

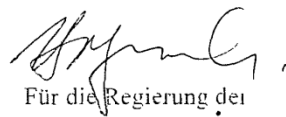
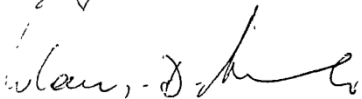
Artikel 24  
Kündigung

Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluss in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Berlin am 17. September 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist



Für die Regierung der  
Bundesrepublik Deutschland



Für die Regierung der  
Vereinigten Republik Tansania

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Table des matières

Préambule

Article premier. Définitions

Article 2. Octroi de droits de trafic

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

Article 4. Refus, révocation, limitation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

Article 5. Législation, réglementation et procédures

Article 6. Non-discrimination en matière de redevances

Article 7. Exonération des droits de douane et autres taxes

Article 8. Transfert de profits

Article 9. Principes régissant l'exploitation des services aériens

Article 10. Communication d'informations d'exploitation et de statistiques

Article 11. Tarifs

Article 12. Activités commerciales

Article 13. Reconnaissance des certificats et des licences

Article 14. Sécurité aérienne

Article 15. Sûreté aérienne

Article 16. Examen des documents de voyage et des personnes non admissibles

Article 17 Échange de vues

Article 18 Consultations

Article 19. Règlement des différends

Article 20. Conventions multilatérales

Article 21. Accords précédents

Article 22. Ratification, entrée en vigueur, durée

Article 23. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et  
auprès de l'Organisation des Nations Unies

*Article 24 Dénonciation*

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne

et

le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie,

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

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1) Aux fins du présent Accord, à moins que le texte n'exige une interprétation différente :

1. le terme « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à son article 90 et toute modification aux annexes ou à la Convention adoptée conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par celles-ci ;

2. le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines ; dans le cas du Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie, le ministre actuellement chargé des questions relatives à l'aviation civile ; ou dans les deux cas, toute autre personne ou agence autorisée à exercer les fonctions incombant auxdites autorités ;

3. le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise de transport aérien devant exploiter des services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ;

4. le terme « Traités de l'Union européenne » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

2) les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, aux fins du présent Accord, la signification prévue aux articles 2 et 96 de la Convention ;

3) le terme « tarif » désigne le prix à percevoir pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre des points situés sur les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier).

*Article 2. Octroi de droits de trafic*

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par des entreprises de transport aérien désignées, le droit de :

1. survoler son territoire sans atterrir (première liberté) ;

2. faire sur ce territoire des escales non commerciales (deuxième liberté) ;

3. atterrir sur son territoire aux points indiqués sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 ci-dessous afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à des fins commerciales (troisième ou quatrième liberté).

2) Les détails de l'exploitation des services aériens internationaux, comme la disponibilité des itinéraires (points de départ et d'arrivée sur les territoires des deux Parties contractantes, points

intermédiaires et points d'arrivée au-delà) sont fixés conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans un tableau des itinéraires.

3) Les droits de trafic excédant ceux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus ne sont accordés que sur la base d'accords spéciaux entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

### *Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation*

1) Les services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être commencés à tout moment à condition que :

1. la Partie contractante à laquelle sont accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien ;

2. la Partie contractante qui accorde ces droits ait autorisé la ou les entreprises de transport aérien désignées à lancer les services aériens.

2) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments adéquats dans les plus brefs délais procéduraux, sous réserve que :

1. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

a) l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, conformément aux Traités de l'Union européenne, et ait obtenu une licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;

b) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ;

2. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

a) l'entreprise de transport aérien ait son établissement principal sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie et possède un certificat de transporteur aérien valide conformément au droit applicable de la République-Unie de Tanzanie ;

b) la République-Unie de Tanzanie contrôle effectivement l'entreprise de transport aérien en matière réglementaire ;

3. l'entreprise de transport aérien désignée prouve, à la demande de l'autre Partie contractante, qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux exigences d'exploitation de services aériens internationaux conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante.

3) Chacune des Parties contractantes a le droit de remplacer, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, une entreprise de transport aérien qu'elle a désignée par une autre. L'entreprise de transport aérien nouvellement désignée a les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que celle qu'elle remplace.

### *Article 4. Refus, révocation, limitation ou suspension de l'autorisation d'exploitation*

1) Une Partie contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

1. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

- a) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, conformément aux Traités de l'Union européenne, ou ne détient pas de licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;
- b) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et n'est pas maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

2. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

- a) l'entreprise de transport aérien n'a pas son établissement principal sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie et ne possède pas de certificat de transporteur aérien valide conformément au droit applicable de la République-Unie de Tanzanie ;
- b) la République-Unie de Tanzanie n'exerce pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien ;

3. l'entreprise de transport aérien désignée ne respecte pas la législation et la réglementation visées à l'article 5 du présent Accord.

2) Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie peut refuser l'autorisation d'exploitation ou les autorisations techniques d'une entreprise de transport aérien d'un autre État membre de l'Union européenne désignée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne lorsqu'il démontre que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur un itinéraire qui comprend un point dans cet autre État membre de l'Union européenne, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions sur les droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre la République-Unie de Tanzanie et cet autre État membre de l'Union européenne.

Il en va de même lorsque l'entreprise de transport aérien est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe pas d'accord bilatéral relatif aux services aériens entre la République-Unie de Tanzanie et cet État membre de l'Union européenne, et que ledit État a refusé les droits de trafic à l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie.

3) Ce refus, cette révocation, suspension ou limitation de l'autorisation sont précédés de consultations telles que prévues à l'article 18 du présent Accord, à moins qu'une suspension immédiate des opérations ou des limitations immédiates ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions à la législation ou à la réglementation.

#### *Article 5. Législation, réglementation et procédures*

1) La législation, la réglementation et les procédures en vigueur de l'une des Parties contractantes, régissant l'entrée et le séjour sur son territoire, et le départ de celui-ci, d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou régissant l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, sont respectées par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante lors de l'entrée et du séjour de ses aéronefs sur ledit territoire, et de leur départ de celui-ci.

2) La législation, la réglementation et les procédures de l'une des Parties contractantes relatives aux passeports ou autres documents de voyage approuvés, à l'entrée, au dédouanement et à la quarantaine d'une part, et aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par voie aérienne d'autre part, sont respectées par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante lors de leur entrée sur le territoire de ladite Partie contractante.

3) Sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également à la législation de l'Union européenne.

#### *Article 6. Non-discrimination en matière de redevances*

1) Les redevances perçues sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs de toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante n'excèdent pas celles perçues pour les aéronefs d'une entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires sur le territoire de la première Partie contractante.

2) Les redevances d'utilisation des aéroports, ou de tous autres services des transports aériens et installations aéronautiques, ou toutes autres redevances ou droits similaires perçus dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux, sont évaluées en fonction des coûts ; la présentation de la preuve correspondante peut être demandée. Il en va de même pour les frais d'assistance aux passagers, aux bagages et au fret, ainsi que pour l'assistance aux aéronefs dans les aéroports n'ayant qu'un seul prestataire.

3) Les redevances et frais sont libellés et payables en monnaie librement convertible.

#### *Article 7. Exonération des droits de douane et autres taxes*

1) Les aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, en repartent ou le traversent, ainsi que le carburant, les lubrifiants et autres fournitures techniques consommables contenus dans les réservoirs ou autres récipients de l'aéronef (par exemple, fluide de dégivrage, liquide hydraulique, liquide de refroidissement, etc.), les pièces de rechange, les équipements réguliers et la charge emportée par aéronef, sont exonérés des droits de douane et autres taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises.

Cette disposition s'applique également aux marchandises se trouvant à bord de l'aéronef et consommées pendant le survol du territoire de cette dernière Partie.

2) Le carburant, les lubrifiants et autres fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, les équipements réguliers et la charge emportée par aéronef importés temporairement sur le territoire de l'une des Parties contractantes, pour y être installés immédiatement ou après stockage dans l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou autrement pris à bord de celui-ci, ou pour être autrement réexportés du territoire de la première Partie contractante, sont exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus. Les documents de transport de toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sont, à l'occasion de leur importation sur le territoire de l'autre Partie contractante, également exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus.

3) Sous réserve des dispositions de la phrase 2, les carburants, lubrifiants et autres fournitures techniques consommables pris à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés dans le cadre de services aériens internationaux sont exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que de toute autre taxe spéciale de consommation. La première phrase n'empêche pas la République fédérale d'Allemagne d'imposer, de façon non discriminatoire, les droits de douane ou autres taxes qui y sont mentionnés pour la fourniture de carburant sur son territoire destiné à être utilisé dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie qui exploite les services entre un point situé sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne et un autre point situé sur ce même territoire ou sur celui d'un autre État membre de l'Union européenne.

4) Chacune des Parties contractantes peut garder sous surveillance douanière les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus.

5) Lorsqu'aucun droit de douane ou aucune autre taxe n'est perçu sur les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, elles ne sont pas soumises aux interdictions ou restrictions économiques à l'importation, à l'exportation ou au transit qui peuvent être autrement applicables.

6) Chaque Partie contractante accorde, par voie de réciprocité, une exonération des taxes sur le chiffre d'affaires ou des impôts indirects similaires sur les biens et services fournis à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante et utilisés aux fins de son activité. L'allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération ou d'un remboursement.

#### *Article 8. Transfert de profits*

Chaque Partie contractante accorde à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège social, à tout moment, de quelque manière que ce soit, librement et sans restriction, dans toute monnaie librement convertible et au taux de change officiel, les produits réalisés par la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

#### *Article 9. Principes régissant l'exploitation des services aériens*

1) Une entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante bénéficie de possibilités équitables et égales d'exploiter des services aériens sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2) Dans l'exploitation de services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes prend en considération les intérêts de toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de manière à ne pas porter indûment atteinte aux services aériens que cette dernière exploite sur les mêmes itinéraires ou des parties de celui-ci.

3) Les services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont pour objet principal de fournir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises de transport aérien. Le droit de ces entreprises de

transport aérien de transporter du trafic entre des points d'un itinéraire spécifié conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé dans l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international de façon à ce que la capacité soit liée :

1. aux demandes de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises de transport aérien ;
2. aux demandes de trafic des régions qui sont desservies par les services aériens, compte tenu des services de transport aérien nationaux et régionaux ;
3. aux exigences d'une exploitation économique des itinéraires de transit.
- 4) Afin d'assurer un traitement juste et équitable de toute entreprise de transport aérien désignée, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires des vols sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.
- 5) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes devraient, si nécessaire, prendre toutes les dispositions utiles pour parvenir à un accord satisfaisant en ce qui concerne la capacité et les fréquences de transport.

#### *Article 10. Communication d'informations d'exploitation et de statistiques*

1) Chaque entreprise de transport aérien désignée communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au plus tard un mois avant le début des services aériens sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et avant le début de chaque période suivante du plan de vol, le type de service, les types d'aéronefs à utiliser et les plans d'organisation des vols. Les changements à court terme doivent être communiqués sans délai.

2) Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les données statistiques périodiques ou autres des entreprises de transport aérien désignées dont celles-ci peuvent avoir normalement besoin pour examiner la capacité offerte par toute entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces données comprennent tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume de trafic gagné ainsi que les origines et destinations de ce trafic.

#### *Article 11. Tarifs*

1) Les tarifs pratiqués par une entreprise de transport aérien désignée pour les passagers sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle est situé le point de départ du voyage (selon les informations figurant dans les documents de transport). L'approbation est considérée comme accordée si les tarifs notifiés ou déposés ne sont pas contestés dans un délai de sept jours ouvrables.

2) Dans leurs tarifs, les entreprises de transport aérien désignées tiennent compte du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des conditions de concurrence et du marché ainsi que des intérêts des usagers du transport. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il ne répond pas à ces critères.



3) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne consentent pas à un tarif soumis à leur approbation, ce tarif n'est pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors et qui devait être remplacé par le nouveau tarif continue à être appliqué.

4) Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 3, les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis au droit de l'Union européenne.

#### *Article 12. Activités commerciales*

1) Chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité, à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont l'entreprise de transport aérien désignée a besoin. La phrase 1 ne s'applique aux personnes qui ne sont pas des ressortissants des Parties contractantes ou des États membres de l'Union européenne que si, dans chaque cas individuel, un État déclare son intention de réadmettre la personne.

2) L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visé au paragraphe 1 ci-dessus sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante concernée, telles que celles relatives à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée.

3) Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de fournir ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter, en totalité ou en partie, à son choix, à l'un des prestataires autorisés à les fournir. Lorsque la législation et la réglementation applicables aux services d'escale sur le territoire d'une Partie contractante empêchent ou limitent la liberté de sous-traiter ces services ou l'auto-assistance, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance en escale et aux services d'escale assurés par un ou plusieurs prestataires.

4) Chaque Partie contractante accorde à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de commercialiser ses services de transport sur ses propres documents de transport directement dans ses propres bureaux de vente par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante et par vente directe électronique à un client dans une monnaie librement convertible.

5) Chaque Partie contractante réadmet de manière informelle les personnes entrées sur le territoire de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus si les autorités compétentes de cette dernière Partie contractante notifient à la Partie contractante tenue de réadmettre la personne dans chaque cas particulier que le séjour de cette personne sur son territoire est illégal.

#### *Article 13. Reconnaissance des certificats et des licences*

Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés, ou validés, conformément aux règles et procédures d'une Partie contractante, y compris, dans le cas du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, le droit de l'Union européenne, et non expirés, sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation de

services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés dans un tableau d'itinéraires convenu conformément au paragraphe 2 de l'article 2, à condition que les exigences régissant la délivrance ou la validation de ces certificats ou licences soient supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention.

*Article 14. Sécurité aérienne*

1) Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande.

2) Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans l'un de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante notifie l'autre Partie contractante de ses conclusions et des mesures qu'elle estime nécessaires pour que soient respectées ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze jours, cela constitue un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord.

3) Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par les entreprises de transport aérien désignées pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (inspection sur l'aire de trafic), à condition que cela ne provoque pas de retards excessifs.

4) Si une inspection ou une série d'inspection sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser

1. que l'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;

2. que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention ne sont pas effectivement appliquées ou respectées ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, que les conditions qui ont présidé à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences concernant ledit aéronef ou son équipage, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5) Si, dans le cas où l'accès aux fins d'entreprendre une inspection sur l'aire de trafic d'un aéronef exploité par les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 3 ci-dessus est refusé par le représentant de l'entreprise de transport aérien concernée, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type visé au paragraphe 4 du présent article et d'en tirer les conclusions qui y sont énoncées.

6) Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées

de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, à un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, d'une consultation ou autrement, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation aérienne.

7) Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions visées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article sont levées dès que les motifs qui les sous-tendent ont cessé d'exister.

8) En cas de désignation par la République fédérale d'Allemagne d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

### *Article 15. Sûreté aérienne*

1) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations respectives de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, en particulier, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclu à Montréal le 24 février 1988 ainsi que de toute autre convention et tout autre protocole relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

2) Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3) Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté aérienne qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ou dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu des Traités de l'Union européenne et disposant de permis d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur son territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté aérienne.

4) Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté aérienne dont il est question au paragraphe 3 du présent article qui sont imposées par l'autre Partie contractante relativement à l'entrée sur le

territoire de cette autre Partie contractante. En ce qui concerne leur départ du territoire de la République-Unie de Tanzanie ou leur séjour sur ce dernier, les exploitants d'aéronefs observent les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation en conformité avec le droit en vigueur dans ce pays. Pour la sortie du territoire de la République fédérale d'Allemagne ou pour le séjour sur ce territoire, les exploitants d'aéronefs observent les dispositions relatives à la sûreté aérienne imposées par le droit de l'Union européenne. Chaque Partie contractante prend toutes les dispositions utiles pour que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions à bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

5) En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres interférences illicites contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

6) Chaque Partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge opportunes pour faire en sorte qu'un aéronef ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite ou d'un autre acte d'intervention illicite au sol sur son territoire y soit détenu, à moins que son départ ne soit rendu indispensable par la nécessité primordiale de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises en concertation.

7) Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent réclamer des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai d'un mois à compter de la date de cette demande constitue un motif légitime pour refuser, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les permissions techniques accordées aux entreprises de transport aérien de cette Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures transitoires avant l'expiration du délai d'un mois.

#### *Article 16. Examen des documents de voyage et des personnes non admissibles*

1) Chaque Partie contractante autorise, sur son territoire, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour que ne soient transportées que les personnes munies des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) Chaque Partie contractante accepte de soumettre à examen une personne renvoyée de son point de débarquement sur le territoire de l'autre Partie contractante après avoir été déclarée non admissible, si cette personne a séjourné sur son territoire avant son embarquement.

Toutefois, l'une des Parties contractantes ne renvoie pas une personne dans le pays de l'autre Partie contractante si elle a été précédemment renvoyée de l'autre Partie contractante.

3) Cette disposition n'a pas pour but d'empêcher les autorités publiques de poursuivre l'examen d'une personne non admissible renvoyée afin de déterminer son acceptabilité éventuelle

dans l'État ou de prendre des dispositions pour son transfert, son renvoi ou son expulsion vers un État dont elle est ressortissante ou où elle est autrement acceptable. Lorsqu'une personne qui a été déclarée non admissible a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante accepte à la place un document attestant des circonstances de l'embarquement et de l'arrivée délivré par les autorités publiques de la Partie contractante où la personne a été déclarée non admissible.

#### *Article 17. Échange de vues*

Des échanges de vues se tiennent selon les besoins entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de parvenir à une coopération étroite et à un accord sur toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

#### *Article 18. Consultations*

L'une des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations afin de discuter des modifications apportées au présent Accord ou au tableau des itinéraires, des questions d'interprétation ou des comportements liés à la concurrence qui affectent les marchés de l'aviation des Parties contractantes. Il en va de même pour les discussions concernant l'application du présent Accord si l'une des Parties contractantes estime qu'un échange de vues au sens de l'article 17 du présent Accord n'a pas donné de résultats satisfaisants. Ces consultations, qui peuvent inclure la voie diplomatique, commencent dans un délai de deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande à cet effet.

#### *Article 19. Règlement des différends*

1) Lorsqu'un désaccord concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ne peut être réglé conformément à l'article 18 du présent Accord, il est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une des Parties contractantes.

2) Le tribunal arbitral est constitué ad hoc de la manière suivante : chaque Partie contractante nomme un membre et ces deux membres se mettent d'accord pour choisir comme président le ressortissant d'un État tiers qui sera nommé par les gouvernements des Parties contractantes. Lesdits membres sont nommés dans les deux mois et ledit président dans les trois mois à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes a informé l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3) Si les délais prescrits au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une des Parties contractantes peut, en l'absence de toute autre disposition applicable, demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires. Si le président est un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou si toute autre raison l'empêche de s'acquitter de cette fonction, il appartient au vice-président qui le supplée de procéder aux nominations nécessaires.

4) Le tribunal arbitral rend ses décisions à la majorité des voix. Ses décisions sont contraignantes pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de son membre du tribunal et de sa représentation dans la procédure d'arbitrage. Les frais relatifs à la présidence et les autres frais sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure.

*Article 20. Conventions multilatérales*

En cas d'entrée en vigueur, à l'égard des Parties contractantes, d'une convention générale multilatérale sur le transport aérien, les dispositions de cette convention prévalent. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est abrogé, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de la convention multilatérale se déroule conformément à l'article 18 du présent Accord.

*Article 21. Accords précédents*

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord relatif aux services aériens du 17 novembre 1981 entre la République fédérale d'Allemagne et la République-Unie de Tanzanie prend fin.

*Article 22. Ratification, entrée en vigueur, durée*

1) Le présent Accord entre en vigueur un mois après la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées qu'elles ont satisfait à toutes les procédures internes requises à cette fin, ladite date étant celle de la réception de la dernière notification.

2) Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

3) Dans l'attente de son entrée en vigueur, le présent Accord s'applique provisoirement conformément au droit interne respectif des Parties contractantes.

*Article 23. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et auprès de l'Organisation des Nations Unies*

1) Le présent Accord et toute modification de celui-ci sont transmis par le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie à l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins d'enregistrement.

2) L'enregistrement du présent Accord auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, est effectué immédiatement après son entrée en vigueur par la Partie contractante sur le territoire de laquelle il a été signé. L'autre Partie contractante est informée dudit enregistrement et du numéro d'enregistrement attribué par l'Organisation des Nations Unies dès que l'accomplissement de cette formalité est confirmé par le Secrétariat de l'Organisation.

*Article 24. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord; ladite décision est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est considérée comme reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

FAIT à Berlin, le 17 septembre 2012, en double exemplaire en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

[SIGNÉ]

Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

[SIGNÉ]