

**No. 54601\***

---

**Germany  
and  
United Republic of Tanzania**

**Air services Agreement between the Federal Republic of Germany and the Government of the United Republic of Tanzania. Bonn, 17 November 1981**

**Entry into force:** *26 June 1992 by ratification, in accordance with article 21*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 27 July 2017*

**Note:** *See also annex A, No. 54601.*

*\*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. Bonn, 17 novembre 1981**

**Entrée en vigueur :** *26 juin 1992 par ratification, conformément à l'article 21*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Allemagne, 27 juillet 2017*

**Note :** *Voir aussi annexe A, No. 54601.*

*\*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 FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY  
AND  
THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA**

The Federal Republic of Germany and the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as the Contracting Parties)

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

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**  
**Definitions**

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

- (a) The term "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes, or Convention under Articles 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) The Term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany the Federal Minister of Transport, in the case of the United Republic of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to civil aviation and in both cases any person or body authorised to perform the functions exercised by the said authorities;
- (c) The term "designated airline" means an airline which has been designated in writing by a Contracting Party and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) The terms "territory", "air service", "international air service", "stop for non-traffic purposes", "aircraft equipment", "stores", and "spare parts" shall for the purposes of this Agreement have the meanings laid down in Articles 2 and 96 of the Convention, and Chapter 1 of annex 9 of the Convention respectively, as the case may be;

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

## ARTICLE 2

### Granting of Rights and Routes

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in this Article (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).
  
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
  - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  
  - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  
  - (c) to make stops in the said territory at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, mail and cargo, destined to or taken on board in the territory of the other Contracting Party.

3. The designated airline of either Contracting Party may operate the agreed services originating from any point in its territory through intermediate points to any points within the territory of the other Contracting Party and to points beyond and vice versa.
4. The exercise of traffic rights by the designated airline of either Contracting Party between intermediate points and points in the territory of the other Contracting Party, or between points in the territory of the other Contracting Party and points beyond will be determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties from time to time, and be confirmed by exchange of diplomatic notes.
5. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
6. The provisions of the International Air Service Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944, shall apply between the Contracting Parties as if both Contracting Parties had accepted that Agreement.

### ARTICLE 3

#### Laws and Regulations

1. The laws and regulations of the one Contracting Party

governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft within its territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations relating to immigration, passports or other approved travel documents or quarantine of the one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, mail or cargo shall apply to passengers, crew, mail or cargo carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### ARTICLE 4

##### Designation of Airline and Operating Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to

the designated airline the appropriate operating authorisations.

3. Either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Aeronautical Authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations.
5. When an airline has been designated and authorised in accordance with the provisions of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

#### ARTICLE 5

#### Revocation and Suspension of Operating Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in any case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

#### ARTICLE 6 Charges

The charges in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities imposed on the aircraft of a designated airline of

the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on the aircraft of the other airlines engaged in similar international air services.

ARTICLE 7

Taxes, Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including foods, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all taxes, duties, inspection fees and other charges normally levied upon importation, exportation or transit of goods on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, parts and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. There shall also be exempt from the same taxes, duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:
  - (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
  - (b) spare parts and regular equipment introduced

into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

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

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### ARTICLE B

#### Capacity Provisions

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

2. In operating the agreed services, or any other international air services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
  
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirement for the carriage of passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - (1) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  
  - (2) traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
  
  - (3) the requirements of an economic operation of through traffic routes.

ARTICLE 9

Timetables and Provision of Statistics

1. The designated airlines shall communicate to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes, the type of the service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to any later changes.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 10

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route concerned, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other procedures currently used in air transport industry for the determination of tariffs.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be agreed to be reduced.
4. If the designated airlines cannot agree on a tariff in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in paragraph (3) of this Article the Aeronautical Authorities of one Contracting Party give the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall attempt to determine the tariff by agreement between themselves.
5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.
7. The tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired, unless the tariff is the subject of an arbitration procedure still pending after the expiration of the twelve months.

ARTICLE 11  
Currency Exchange

1. Each Contracting Party undertakes to grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office after conversion at the applicable market rate of exchange the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the agreed services on the specified routes. The remittances shall not be subject to any taxation or any other restrictions.
2. The revenues not directly related with the agreed services shall be subject to the applicable national regulations for the transfer of foreign currency earned by a foreign commercial enterprise.

**ARTICLE 12**  
**Exchange of Views**

Exchange 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 13**  
**Consultations**

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement, or questions relating to its interpretation. 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 12 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of receipt by the other Contracting Party of any request communicated through diplomatic channels.

**ARTICLE 14**  
**Settlement of Disputes**

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

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

If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State. 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 President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties, unless the arbitral tribunal otherwise apportions those costs. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraphs (1) and (2) of this Article.

**ARTICLE 15**  
**Station Representatives**

For the co-ordination of commercial and technical matters concerning the operation of the agreed services each Contracting Party shall grant to the airline of the other Contracting Party actually operating the agreed services the right to station representatives and their assistants in the cities of the first Contracting Party where its designated airline operates the regular flights. On application the required work permits shall be granted.

**ARTICLE 16**  
**Conformity with Multilateral Convention**

1. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail.
  
2. 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 12 of this Agreement.

**ARTICLE 17**  
**Termination of Agreement**

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 communi-

cated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 18**  
**Registration with ICAO**

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

**ARTICLE 19**  
**Applicability of Chicago Convention**

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

**ARTICLE 20**  
**Power to Supersede**

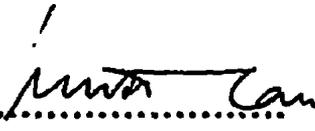
This Agreement shall supersede any previous agreements on international air services between the Contracting Parties.

ARTICLE 21  
Entry into Force

This Agreement and any amendments thereto shall enter into force when the Contracting Parties have notified one another through diplomatic channels that their constitutional requirements have been fulfilled.

Done in duplicate at .....  
on ~~17. November 1981~~ <sup>1981</sup> in the G... and English languages  
both texts being equally authentic.

  
.....  
FOR THE FEDERAL REPUBLIC  
OF GERMANY

  
.....  
FOR THE UNITED REPUBLIC  
OF TANZANIA

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

**ABKOMMEN  
ZWISCHEN  
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
UND  
DER VEREINIGTEN REPUBLIK TANSANIA  
ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR**

**ARTIKEL 1**  
**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

- a) "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 sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- b) "Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Vereinigte Republik Tansania der derzeit für Angelegenheiten der Zivilluftfahrt zuständige Minister und in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) "bezeichnetes Unternehmen" ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 von einer Vertragspartei schriftlich bezeichnet und ermächtigt worden ist;
- d) "Behaltsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr", "Landung zu nicht gewerblichen Zwecken", "Luftfahrzeugausrüstung", "Vorräte" und "Ersatzteile" dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens bzw. in dessen Anhang 9 Kapitel 1;
- e) "Tarif" die zu erhebenden Flugpreise oder Frachtraten und die Bedingungen, von denen diese Flug-

preise oder Frachtraten abhängen, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und sonstige Hilfsdienste, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

## ARTIKEL 2

### Gewährung von Rechten und Linien

- (1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die Rechte dieses Abkommens zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in diesem Artikel festgelegt sind (im folgenden als "vereinbarter Linienverkehr" und "festgelegte Linien" bezeichnet).
- (2) Vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie die folgenden Rechte:
  - a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen, und
  - c) das Recht, in dem genannten Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den festgelegten Linien zu landen, um internationalen Verkehr von Fluggästen, Post und Fracht, der für das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist oder dort an Bord genommen wird, aufzunehmen und abzusetzen.

- (3) Das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei kann den vereinbarten Fluglinienverkehr von jedem Punkt in ihrem Hoheitsgebiet über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und zu Punkten darüber hinaus und umgekehrt betreiben.
- (4) Die Ausübung von Verkehrsrechten durch das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei zwischen Zwischenlandepunkten und Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und Punkten und darüber hinaus wird von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit festgelegt und durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.
- (5) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechtige er das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.
- (6) Die am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossene Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr wird zwischen den Vertragsparteien so angewendet, als sei sie von beiden angenommen worden.

### ARTIKEL 3

#### Gesetze und sonstige Vorschriften

- (1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder Flüge dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebietes werden auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei angewendet.

- (2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über Einwanderung, Pässe oder sonstige anerkannte Reisedokumente oder Quarantine, welche den Einflug von Fluggästen, Besatzung, Post oder Fracht in ihr Hoheitsgebiet, ihren Aufenthalt darin oder ihren Ausflug daraus regeln, gelten für die von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beförderten Fluggäste, Besatzung, Post oder Fracht, solange sie sich innerhalb des genannten Hoheitsgebiets befinden.
- (3) Fluggäste, Gepäck und Fracht im Durchflug durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die das Gebiet des diesem Zweck vorbehaltenen Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck und Fracht im Durchflug sind von Zoll- und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

#### ARTIKEL 4

#### Bezeichnung des Luftverkehrsunternehmens und Betriebsgenehmigungen

- (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien schriftlich zu bezeichnen.
- (2) Nach Eingang der Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.
- (3) Jede Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche diese Behörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicher- und vernünftigerweise anwendet.

- (4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder den bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn der genannten Luftfahrtbehörde nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen oder Körperschaften zustehen.
- (5) Ein nach diesem Artikel bezeichnetes und ermächtigtes Luftfahrtunternehmen kann den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs jederzeit aufnehmen, sofern für diesen Verkehr ein nach Artikel 10 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

#### ARTIKEL 5

##### Widerruf und Unterbrechung der Betriebsgenehmigungen

- (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 bezeichneten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, und zwar in folgenden Fällen:
- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen oder Körperschaften zustehen;
  - b) wenn das Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder

- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.
- (2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

#### ARTIKEL 6

##### Gebühren

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

#### ARTIKEL 7

##### Steuern, Zölle und sonstige Abgaben

- (1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff- und Schmierölvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Steuern, Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren üblicherweise erhobenen Abgaben, sofern diese Ausrüstungsgegenstände, Teile und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, bis sie wieder ausgeführt oder auf dem Teil des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

- (2) Von denselben Steuern, Zöllen und sonstigen Abgaben mit Ausnahme der Abgaben für Dienstleistungen bleiben ebenfalls frei
- a) im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommene Bordvorräte innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen zum Verbrauch an Bord der im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten ausfliegenden Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei;
  - b) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die zur Wartung oder Instandsetzung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt werden;
  - c) Treibstoffe und Schmieröle, die dafür bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten ausfliegenden Luftfahrzeuge zu versorgen, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen werden, verbraucht werden.
- Es kann erforderlich sein, das unter den Buchstaben a, b und c genannte Material unter Zollüberwachung oder -kontrolle zu halten.
- (3) Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei verbleiben, dürfen

im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden entladen werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

#### ARTIKEL 8

##### Bestimmungen über das Beförderungsangebot

- (1) Den Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten und dem Hoheitsgebiet eines dritten Staates zu betreiben.
- (2) Beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs oder eines sonstigen internationalen Fluglinienverkehrs hat das Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von letzterem ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.
- (3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien zur Verfügung gestellte vereinbarte Linienverkehr hat dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis zu entsprechen und vor allem dafür zu dienen, auf den festgelegten Linien ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das bei angemessener Auslastung der derzeitigen und vernünftigerweise zu erwartenden Nachfrage nach Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Die Bereitstellung der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten anderer

Staaten als dem das Unternehmen bezeichnenden Staat sowohl an Bord genommen als auch abgesetzt werden, erfolgt nach den allgemeinen Grundsätzen, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

1. an die Verkehrsbedürfnisse von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
2. an die Verkehrsbedürfnisse des Gebiets, durch das der vereinbarte Linienverkehr führt, unter Berücksichtigung sonstiger Verkehrsdienste, die von Luftfahrtunternehmen der Staaten in dem Gebiet einge richtet sind, und
3. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Linien des Durchgangsverkehrs.

#### ARTIKEL 9

#### Flugpläne und Bereitstellung von Statistiken

- (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor Aufnahme des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.
- (2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die vernünftigerweise verlangt werden, um das von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei im vereinbarten Linienver-

kehr bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von dem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

#### ARTIKEL 10

##### Tarife

- (1) Die von dem Unternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung zum oder vom Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erhobenen Tarife sind in angemessener Höhe festzusetzen, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien nach Beratung mit anderen Luftfahrtunternehmen vereinbart, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben; die Vereinbarung ist nach Möglichkeit unter Zugrundelegung des Verfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands oder eines anderen derzeit im Luftverkehrsgewerbe zur Tariffestsetzung angewandten Verfahrens zu treffen.
- (3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In besonderen Fällen kann diese Frist einvernehmend verkürzt werden.

- (4) Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht nach Absatz 2 auf einen Tarif einigen oder teilt innerhalb der ersten dreißig (30) Tage des in Absatz 3 genannten Zeitraums von sechzig (60) Tagen die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei mit, daß sie mit einem nach Absatz 2 vereinbarten Tarif nicht zufrieden ist, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif einvernehmlich festzusetzen.
- (5) Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 einigen, so wird die Streitigkeit nach Maßgabe des Artikels 14 beigelegt.
- (6) Vorbehaltlich des Absatzes 5 tritt kein Tarif in Kraft, wenn die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei ihn nicht genehmigt hat.
- (7) Der nach diesem Artikel festgesetzte Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt worden ist. Jedoch kann ein Tarif nach diesem Absatz nicht um mehr als zwölf Monate vom Zeitpunkt seines eigentlichen Außerkrafttretens an verlängert werden, es sei denn, er ist Gegenstand eines nach Ablauf der zwölf Monate noch anhängigen Schiedsverfahrens.

#### ARTIKEL 11

#### Währungsumbtausch

- (1) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht zu gewähren, die Einnahmeüberschüsse, die das Unternehmen in

ihren Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit dem vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien erzielt hat, nach Umwechslung zum geltenden Börsenkurs an seine Hauptgeschäftsstelle zu überweisen. Diese Überweisungen unterliegen keiner Besteuerung oder sonstigen Beschränkung.

- (2) Die mit dem vereinbarten Linienverkehr nicht unmittelbar in Zusammenhang stehenden Einkünfte unterliegen den geltenden innerstaatlichen Vorschriften über die Transferierung der von einem ausländischen Geschäftsunternehmen eingenommenen Devisen.

#### ARTIKEL 12

#### 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 13

#### Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder von Fragen über seine Auslegung kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig (60) Tagen nach Eingang eines auf diplomatischen Weg übermittelten Antrags bei der anderen Vertragspartei.

ARTIKEL 14

Beilegung von Streitigkeiten

- (1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlung beizulegen.
  
- (2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Beilegung durch Verhandlung zu erreichen, so wird die Streitigkeit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter, und der dritte, der Angehöriger eines dritten Staates sein muß, wird von den so benannten Schiedsrichtern zum Präsidenten bestellt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt wird, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von dreißig (30) Tagen bestellt.

Benennt eine Vertragspartei nicht innerhalb der festgelegten Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgelegten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Schiedsverfahren; die Kosten des Präsidenten so-

wie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen, sofern das Schiedsgericht die Kosten nicht anderweitig aufteilt. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

- (3) Die Vertragsparteien befolgen alle von einem Schiedsgericht nach den Absätzen 1 und 2 getroffenen vorläufigen Anordnungen und endgültigen Entscheidungen.

#### ARTIKEL 15

##### Vertreter am Ort

Jede Vertragspartei gewährt dem Unternehmen der anderen Vertragspartei, das den vereinbarten Linienverkehr tatsächlich betreibt, das Recht, zur Koordinierung der kaufmännischen und technischen Fragen über den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs Vertreter und deren Hilfskräfte in den Städten der erstgenannten Vertragspartei zu stationieren, in denen ihr bezeichnetes Unternehmen die regelmäßigen Flüge betreibt. Die erforderlichen Arbeitserlaubnisse werden auf Antrag erteilt.

#### ARTIKEL 16

##### Übereinstimmung mit einem mehrseitigen Übereinkommen

- (1) Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor.
- (2) Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

**ARTIKEL 17**

**Beendigung des Abkommens**

Eine Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Beschluß notifizieren, das Abkommen zu beenden; diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

**ARTIKEL 18**

**Registrierung bei der ICAO**

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

**ARTIKEL 19**

**Anwendbarkeit des Chikager Zivilluftfahrt-Abkommens**

Dieses Abkommen unterliegt den Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Abkommens, soweit diese auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

**ARTIKEL 20**

**Ersetzende Wirkung**

Dieses Abkommen ersetzt alle bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.



[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

La République fédérale d'Allemagne et la République-Unie de Tanzanie (ci-après dénommées les « Parties contractantes »),

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

Désireuses de conclure un accord complémentaire de ladite Convention aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

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

- a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses article 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;
- b) Le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des transports et, dans le cas de la République-Unie de Tanzanie, le ministre alors chargé des questions relatives à l'aviation civile et, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par lesdites autorités ;
- c) Le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;
- d) Les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international », « escale non commerciale », « équipement de bord », « provisions » et « pièces de rechange » ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur attribuent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention et le chapitre 1 de l'annexe 9 de la Convention, selon le cas ;
- e) Le terme « tarif » désigne les droits ou les tarifs de fret à payer ainsi que les conditions dans lesquelles ces droits ou tarifs de fret s'appliquent, y compris les prix et conditions des services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération du transport de courrier et de ses conditions d'application.

*Article 2. Octroi de droits et routes*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans le présent article (ci-après désignés respectivement les « services convenus » et les « routes spécifiées »).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de service aérien désignées par chaque Partie contractante jouissent, lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- b) Le droit d'effectuer des escales sur ce territoire à des fins non commerciales ;
- c) Le droit d'effectuer des escales sur ce territoire aux points désignés sur les routes spécifiées afin d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou embarqués sur celui-ci.

3. Une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante peut exploiter les services convenus à partir de tout point situé sur son territoire, en passant par des points intermédiaires, vers tout point situé sur le territoire de l'autre Partie et au-delà, et vice versa.

4. L'exercice des droits de trafic par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante entre des points intermédiaires et des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante ou entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points au-delà est déterminé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes de temps à autre et confirmé par un échange de notes diplomatiques.

5. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, des passagers, du courrier ou des marchandises à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

6. Les dispositions de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux fait à Chicago le 7 décembre 1944 s'appliquent pour les Parties contractantes comme si elles étaient toutes deux parties à cet Accord.

### *Article 3. Lois et règlements*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs tant qu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou autres documents de voyage approuvés ou de quarantaine régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et le départ des passagers, des équipages, du courrier ou des marchandises s'appliquent aux passagers, à l'équipage, au courrier ou aux marchandises transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit à travers le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport prévue à cette fin ne font l'objet d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit sont exonérés des droits de douane et d'autres taxes similaires.

*Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, en le notifiant par écrit à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie contractante accorde, dans les délais les plus brefs et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. L'une ou l'autre Partie contractante peut exiger d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par les autorités de la première Partie contractante à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ses autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise, des ressortissants ou des sociétés de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article, elle peut commencer à exploiter les services convenus à tout moment, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

*Article 5. Révocation et suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation accordée ou de suspendre l'exercice des droits énoncés dans l'article 2 du présent Accord, accordés à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a) Si elle a des raisons de douter qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, de ressortissants ou de sociétés de cette Partie ; ou
- b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ; ou encore
- c) Si l'entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate de révoquer l'autorisation, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions, comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la loi ou au règlement en question, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

*Article 6. Redevances*

Les redevances imposées, sur le territoire d'une Partie contractante, aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques ne sont pas plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs des autres entreprise de transport aérien qui assureraient des services aériens internationaux similaires.

*Article 7. Impôts, taxes et autres droits*

1. Les aéronefs exploités en services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que l'équipement habituel, les pièces de rechange, les fournitures en carburant et lubrifiants et les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) à bord de ces aéronefs sont exempts de tous impôts, taxes, frais d'inspection et autres droits appliqués à l'importation, à l'exportation ou au transit de marchandises à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces pièces et fournitures demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Sont également exonérés des mêmes impôts, taxes, frais et droits, à l'exception des droits correspondant à des prestations de services :

- a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire d'une Partie contractante, dans des limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désigné de l'autre Partie contractante ;
- b) Les pièces de rechange et l'équipement habituel introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ;
- c) Les carburants et les lubrifiants destinés à l'approvisionnement des aéronefs au départ exploités en services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été pris à bord ;

Le matériel visé aux alinéas a), b) et c) ci-dessus peut être placé sous le contrôle ou la surveillance des autorités douanières.

3. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

*Article 8. Dispositions relatives à la capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et le territoire de tout autre pays tiers.

2. Lorsqu'elles exploitent les services convenus, ou tous autres services aériens internationaux, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante prennent en

considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur la totalité ou une partie des routes communes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de service aérien désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour objectif primordial de fournir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité correspondant à la demande courante normalement prévisible de transport de passagers, de courrier et de marchandises en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de service aérien. Les dispositions relatives au transport des passagers, du courrier et des marchandises embarqués et débarqués aux points des routes spécifiées situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné les entreprises de transport aérien, sont prises en accord avec les principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- 1) Aux besoins de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de service aérien ;
- 2) Aux besoins de trafic de la région traversée par les services convenus, compte tenu des autres services aériens établis par les entreprises de transport aérien des États de ladite région ;
- 3) Aux besoins de l'exploitation économique de services directs.

#### *Article 9. Horaires et communication de statistiques*

1. Les entreprises de service aérien désignées communiquent aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au plus tard trente jours avant le début des services convenus sur les routes spécifiées, le type de service, les types d'aéronefs à utiliser et les plans d'organisation des vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

2. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande de ces dernières, les états statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis afin d'examiner la capacité offerte sur les services convenus exploités par l'entreprise de service aérien désignée de la première Partie contractante. Ces états comprennent tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par cette entreprise de transport aérien sur les services convenus, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

#### *Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de service aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques des différentes routes et des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la route en question, et un tel accord est, si possible, conclu en utilisant les procédures de l'Association du

transport aérien international ou toute autre procédure actuellement utilisée dans le secteur du transport aérien pour l'établissement des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins soixante jours avant la date envisagée de leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.

4. Si les entreprises de service aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, au cours des premiers trente jours de la période de soixante jours visée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes informe les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de leur opposition au tarif établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif n'entre en vigueur à moins qu'il n'ait été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé. Toutefois, la validité d'un tarif ne peut être prolongée, en vertu du présent paragraphe, au-delà de douze mois à compter de la date à laquelle il aurait normalement dû venir à expiration, à moins que le tarif ne fasse l'objet d'une procédure arbitrale toujours en cours après l'expiration de la période de douze mois.

#### *Article 11. Change de devises*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de service aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, après conversion au taux de change du marché en vigueur, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par cette entreprise sur le territoire de la première Partie contractante grâce à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Ces transferts ne sont soumis à aucune imposition ni à aucune autre restriction.

2. Les revenus qui ne sont pas directement liés aux services convenus sont soumis à la réglementation nationale applicable au transfert de devises étrangères gagnées par une entreprise commerciale étrangère.

#### *Article 12. Échange de vues*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes échangent leurs vues, selon que de besoin, en vue d'assurer une coopération étroite et une meilleure compréhension à l'égard de toute question relative à l'application du présent Accord.

*Article 13. Consultations*

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations sur la modification ou l'interprétation du présent Accord. Il en va de même pour les discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre Partie contractante estime qu'un échange de vues au sens de l'article 12 n'a pas donné de résultats satisfaisants. Ces consultations commencent dans les soixante jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de toute demande adressée par la voie diplomatique.

*Article 14. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent dans un premier temps de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par la négociation, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième, ressortissant d'un État tiers, est nommé président par les deux arbitres ainsi désignés. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante jours qui suivent la date à laquelle l'une d'elles reçoit une notification de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué, et le troisième arbitre est nommé dans un nouveau délai de soixante jours.

Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai prescrit, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, suivant le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers. Chaque Partie contractante prend en charge les frais du membre du tribunal qu'elle a désigné ainsi que les frais de sa représentation dans la procédure arbitrale ; les frais du Président ainsi que les autres frais sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes, à moins que le tribunal arbitral ne décide d'une répartition différente de ces frais. À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure.

3. Les Parties contractantes se conforment à toutes les ordonnances provisoires et décisions définitives rendues par un tribunal arbitral en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article.

*Article 15. Représentants*

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui exploite effectivement les services convenus le droit de poster des représentants et leurs assistants dans les villes de la première Partie contractante où elle assure des vols réguliers aux fins de la coordination des questions commerciales et techniques relatives à l'exploitation des services convenus. Les permis de travail nécessaires sont délivrés sur demande.

*Article 16. Conformité avec les conventions multilatérales*

1. En cas d'entrée en vigueur d'une convention générale multilatérale sur le transport aérien liant les deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévalent.

2. Toute discussion visant à déterminer dans quelle mesure le présent Accord est dénoncé, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de la convention multilatérale a lieu conformément à l'article 12 du présent Accord.

*Article 17. Dénonciation de l'Accord*

L'une des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord ; cette notification est simultanément adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze jours après date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui lui serait apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Applicabilité de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 20. Remplacement*

Le présent Accord remplace tout accord antérieur sur les services aériens internationaux entre les Parties contractantes.

*Article 21. Entrée en vigueur*

Le présent Accord et tout amendement qui lui serait apporté entrent en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se sont notifiées, par la voie diplomatique, l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

FAIT en double exemplaire à Bonn, le 17 novembre 1981, en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

[SIGNÉ]

Pour la République-Unie de Tanzanie :

[SIGNÉ]