

**No. 53842**

---

**Netherlands (for the European part of the Netherlands)  
and  
United Republic of Tanzania**

**Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the United Republic of Tanzania (with annexes). Dar es Salaam, 3 June 2014**

**Entry into force:** *1 July 2016, in accordance with article 24*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 29 July 2016*

---

**Pays-Bas (à l'égard de la partie européenne des Pays-Bas)  
et  
République-Unie de Tanzanie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Royaume des Pays-Bas et la République-Unie de Tanzanie (avec annexes). Dar es-Salaam, 3 juin 2014**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> juillet 2016, conformément à l'article 24*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Pays-Bas, 29 juillet 2016*

[ TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS ]

**Air services agreement between the Kingdom of the Netherlands  
and the United Republic of Tanzania**

The Kingdom of the Netherlands

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 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the United Republic of Tanzania for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

## CHAPTER I

### INTRODUCTION

#### Article 1

##### *Definitions*

For the purpose of this Agreement

a) the term “Aeronautical Authorities” means: for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and the Environment, and for the United Republic of Tanzania: the Minister for the time being responsible for the matters relating to Civil Aviation, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;

b) the terms “Agreed Service” and “Specified Route” mean: international Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

c) the term “Agreement” means: this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;

d) the terms “Air Service”, “International Air Service” and “Airline” shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) the term “Change of Aircraft” means: the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;

f) 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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

g) the term “Designated Airline” means: the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement (Designation and Authorization);

h) the term “Stores” means: articles, of a readily consumable nature, for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

i) the term “Price” means: any amount charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

- (I) the conditions governing the availability and applicability of a Price;
- and

(II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;

j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;

k) the term "User Charge" means: a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

l) the term "Capacity" means: the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline;

m) the term "EU Member State" means: a State that is now or in the future a Contracting Party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its Territory without landing;
- b) the right to make stops in its Territory for non-traffic purposes; and
- c) while operating An Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination to or from the other Contracting Party.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting

Party, one or more Airlinc(s) to operate International Air Services on the Specified Routes in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.

2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this article, unless it is not satisfied that:

a) in the case of the Airlinc(s) designated by the Kingdom of the Netherlands:

- (i) it is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law, and
- (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation.

b) in the case of the Airline(s) designated by the United Republic of Tanzania

- (i) it is established in the Territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the United Republic of Tanzania, and
- (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the United Republic of Tanzania, and
- (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the United Republic of Tanzania and/or by nationals of the United Republic of Tanzania;

and that:

The Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article a Designated Airlinc may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party:

a) in the case of the Airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands, when:

- (i) it is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law, or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation.
- b) in the case of the Airline(s) designated by the United Republic of Tanzania, when:
- (i) it is not established in the Territory of the United Republic of Tanzania or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the United Republic of Tanzania, or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the United Republic of Tanzania, or
  - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the United Republic of Tanzania and/or by nationals of the United Republic of Tanzania;
- c) in case that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- d) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) of this Agreement;
- e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
- f) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III  
COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

*Prices*

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
- b) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any price to be charged by the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price charged or proposed to be charged by (a) an Airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting parties, or (b) an Airline of one Contracting Party for international air transportation between the Territory of the other Contracting Party and any other country.

4. If either Contracting Party considers any such Price inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall take effect or continue to be in effect.

## Article 6

### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets and/or airwaybills and of any other carrier) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/ or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;

c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any easily convertible currency.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services. subject to the other Contracting Party's applicable labour laws.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.

4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling ("self handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or capacity. 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. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Netherlands, European Union law.



5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:

a. the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:

- (i) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
- (ii) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
- (iii) the Designated Airline(s) of a third country;
- (iv) a cargo surface transportation provider of any country.

b) the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;

c) all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;

d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;

e) when holding out Air Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the Air Service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

f) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo Air Services.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers, cargo and mail to or from any points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.

Such passengers, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers

of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

7. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the Netherlands this includes applicable European Community law.

#### Article 7

##### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with (an) other Airline(s).

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

#### Article 8

##### *Fair Competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the international air transport-

tation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated Airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

#### Article 9

##### *Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline(s) of one Contracting Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the United Republic of Tanzania that operates between a point in the territory of the Kingdom of the Netherlands and another point in the territory of the Kingdom of the Netherlands or in the territory of another EU Member State.

## Article 10

### *User Charges*

1. User Charges that may be imposed and or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.

2. User Charges imposed on the Airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article.

Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within thirty (30) days; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 11

### *Double Taxation*

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated airline is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft, shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

3. The provisions of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.

4. The provisions of this Article shall also apply to taxes levied on the basis of the gross receipts in respect of the carriage of passengers and cargo in international traffic.

5. The place of effective management of the enterprise of Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM N.V.) shall be deemed to be situated in the Netherlands, as long as the Netherlands has an exclusive taxing right with respect to the enterprise of KLM N.V. under the tax agreement concluded between the Netherlands and France.

6. The provision of paragraph 5 shall also apply in any situation where the air transport activities of the existing KLM N.V. would be

continued fully or substantially by another person. This person shall be considered to be a resident of the Netherlands for the purposes of this Convention.

7. Remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in international traffic, shall be taxable only in that State.

8. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income (hereinafter: "tax agreement") in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-7 of this Article, the provisions of the tax agreement shall be applicable.

## Article 12

### *Transfer of Funds*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

3. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

## CHAPTER V

### REGULATORY PROVISIONS

## Article 13

### *Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated

Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

#### Article 14

##### *Recognition of Certificates and Licenses*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, [including, in the case of the Netherlands, in accordance with EU laws and regulations], and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

## Article 15

### *Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) 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 and requirements 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 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any Aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on Services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized 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 conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

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

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses 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 Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.

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

8. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other Services necessary for the safe operations of the Agreed Services.

## Article 16

### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marketing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

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 standards of aviation security and, in so far as they are applied by them, the Recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

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

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party deviates from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 17

##### *Timetable*

1. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights or operational plans by Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of Article 8 (Fair Competition) of this Agreement or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement.

2. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on Designated Airlines of the other Contracting Party.

#### Article 18

##### *Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any amendment of this Agreement and any amendment of Annex 2 to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall come into force on the date of the later written notification in which the Contracting Parties have informed each other of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article above any amendment of Annex 1 to this Agreement shall be agreed upon in writing between the Aeronautical Authorities and shall take effect on a date to be determined by the said Authorities.

## Article 19

### *Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

## CHAPTER VII

### FINAL PROVISIONS

## Article 20

### *Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall ter-

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

#### Article 21

##### *Registration with ICAO*

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 22

##### *Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

#### Article 23

##### *Applicability of the Agreement*

1. As regards to the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Territory in Europe only.

2. As regards to the United Republic of Tanzania this Agreement shall apply to the Territory of the United Republic of Tanzania.

Article 24

*Entry into Force*

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for the entry into force of international agreements in their respective countries have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement,

DONE at Dar es Salaam on 3 June 2014 in two original copies, in the English language

*For the Kingdom of the Netherlands,*

J.R.T. FREDERIKS  
H.M. Ambassador to Tanzania

*For the United Republic of Tanzania,*

H.G. MWAKYEMBE  
Minister for Transport

---

**Annex 1:**

**Route schedule**

*a. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:*

Points in the Netherlands – All Intermediate points – Points in the United Republic of Tanzania: Kilimanjaro and/or Dar-es-Salaam and/or Zanzibar – All points beyond

*b. For the Designated Airline(s) of the United Republic of Tanzania:*

Points in the United Republic of Tanzania – all Intermediate points – All Points in the Netherlands – All points beyond

**Note:**

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;

- b. terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d. serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e. omit stops at any point or points;
- f. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g. serve points behind any point in its Territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h. make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party, including co-terminalization;
- i. carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate;  
without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

---

**Annex 2:**

**Fifth freedom traffic rights**

The Designated Airline(s) of the United Republic of Tanzania have the right to operate all-cargo services with full fifth freedom traffic rights on points in Europe.

The Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands have the right to operate all-cargo services with full fifth freedom traffic rights on points in Africa.

---

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Le Royaume des Pays-Bas et la République-Unie de Tanzanie, ci-après dénommés « Parties contractantes »,

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

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation internationale,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté en matière de transport aérien international,

Désireux de conclure un accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République-Unie de Tanzanie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

### CHAPITRE I. INTRODUCTION

#### *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne : dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des infrastructures et de l'environnement ; et dans le cas de la République-Unie de Tanzanie, le Ministre actuellement en charge des affaires relatives à l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;

b) Les expressions « services convenus » et « routes indiquées » désignent les services aériens internationaux en vertu des dispositions du présent Accord et la route indiquée à l'annexe jointe au présent Accord, respectivement ;

c) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, l'annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée ;

d) Les expressions « services aériens », « service aérien international » et « compagnie aérienne » ont le sens que leur attribue respectivement l'article 96 de la Convention ;

e) L'expression « changement d'aéronef » s'entend de l'exploitation d'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte qu'un ou plusieurs secteurs de la route indiquée sont desservis par des aéronefs différents ;

f) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes adoptées en vertu de son article 90 et toute modification aux annexes ou à la Convention adoptée en vertu des articles 90 et 94 de cette Convention, et entrées en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ratifiées par celles-ci ;



g) L'expression « compagnie aérienne désignée » désigne toute compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;

h) Le terme « provisions » désigne les articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord de l'aéronef en cours de vol, ainsi que les fournitures requises pour les provisions de bord ;

i) Le terme « tarif » s'entend de toute somme payée ou à payer aux compagnies aériennes désignées, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne ou entité pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris :

i) Les conditions régissant la disponibilité et l'application d'un tarif ; et

ii) Le coût des services auxiliaires pour ce transport par les compagnies aériennes, et des conditions de leur prestation ;

j) Le terme « territoire », concernant l'une ou l'autre Partie contractante, est entendue comme étant les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes, sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante concernée ;

k) L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance que les compagnies aériennes doivent acquitter pour pouvoir utiliser les installations ou les services d'aéroport, de navigation aérienne et de sécurité, y compris les biens et services connexes ;

l) Le terme « capacité » désigne la combinaison entre la fréquence hebdomadaire et le type d'aéronef (et sa configuration) utilisé sur la route proposée au public par la compagnie aérienne ;

m) L'expression « État membre de l'UE » désigne un État étant actuellement partie contractante au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou qui le deviendra à l'avenir.

## CHAPITRE II. OBJECTIFS

### *Article 2. Octroi de droits*

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services de transport aériens internationaux par la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir ;

b) Le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales ; et

c) Le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance de l'autre Partie contractante.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante (cabotage).

*Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante et par voie diplomatique, une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer une compagnie désignée par une autre.

2. À la réception de cette désignation, chaque Partie contractante accorde sans délai à la compagnie aérienne ainsi désignée par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation nécessaires, à condition que :

- a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas :
  - i) Elle soit établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas soumis aux traités de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
  - ii) Le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ;
- b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République-Unie de Tanzanie :
  - i) Elle soit établie sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie et soit titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation applicable de la République-Unie de Tanzanie ; et
  - ii) Elle fasse l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par la République-Unie de Tanzanie ; et
  - iii) Elle soit détenue, directement ou par participation majoritaire, et effectivement contrôlée par la République-Unie de Tanzanie et/ou par des ressortissants tanzaniens ;

et que :

La compagnie aérienne désignée est en mesure de remplir les conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes.

3. À la réception de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, la compagnie aérienne désignée peut, à tout moment, commencer à exploiter, en tout ou en partie, les services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord.

*Article 4. Révocation et suspension de l'autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation, de révoquer, de suspendre ou de limiter ces autorisations :

- a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas :
  - i) Si elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas soumis aux traités de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou

- ii) Si elle ne fait pas l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé ou assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;
- b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République-Unie de Tanzanie :
  - i) Si elle n'est pas établie sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation applicable de la République-Unie de Tanzanie ; et
  - ii) Si elle ne fait pas l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé ou assuré par la République-Unie de Tanzanie ; ou
  - iii) Si elle n'est pas détenue, directement ou par participation majoritaire, et contrôlée effectivement par la République-Unie de Tanzanie ou par des ressortissants tanzaniens ;
- c) Si la compagnie aérienne ne respecte pas les lois et règlements visés à l'article 13 (Application des lois, règlements et procédures) du présent Accord ;
- d) Si l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure le suivi des normes établies à l'article 15 (Sécurité) du présent Accord ;
- e) Si ladite compagnie aérienne ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante délivrant l'autorisation la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement aux services aériens internationaux en vertu de la Convention ; ou
- f) Si la compagnie aérienne ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. À moins qu'une action immédiate ne soit indispensable pour empêcher d'autres violations des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque Partie contractante de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 16 (Sécurité de l'aviation) du présent Accord.

### CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMERCIALES

#### *Article 5. Tarifs*

1. Les deux Parties contractantes autorisent les compagnies aériennes désignées à établir les tarifs appliqués au transport aérien sur la base des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques excessivement discriminatoires ;

- b) Protéger les consommateurs contre des prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ;
- c) Protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'appuis gouvernementaux directs ou indirects.

2. Aucune des Parties contractantes n'exige la notification ni le dépôt des tarifs qu'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante va appliquer. Les tarifs peuvent rester en vigueur indéfiniment, à moins qu'ils ne soient désapprouvés ultérieurement conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessous.

3. Ni l'une ni l'autre Partie contractante ne prend de mesures unilatérales pour empêcher la mise en application ou le maintien d'un tarif pratiqué ou proposé par a) une compagnie aérienne désignée par une Partie contractante pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes, ou b) une compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays tiers.

4. Si une Partie contractante estime qu'un de ces tarifs est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande, dès que possible, la tenue de consultations et notifie à l'autre Partie contractante les raisons de son insatisfaction. Ces consultations ont lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties contractantes coopèrent pour obtenir les renseignements nécessaires au règlement de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord à propos d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné, chaque Partie contractante fait de son mieux pour le mettre en application. Sans un tel accord mutuel, le tarif en question entre ou reste en vigueur.

#### *Article 6. Activités commerciales*

1. Les compagnies aériennes désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à :
  - a) Établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion et la vente de services de transport aérien et autres services auxiliaires ou supplémentaires (dont le droit de vendre et de délivrer des billets et/ou lettres de transport aérien, que ce soit de leur propre compagnie ou d'une autre compagnie aérienne), ainsi que toute autre installation nécessaire à la fourniture de services de transport aérien ;
  - b) Procéder à la vente directe, sur le territoire de l'autre Partie contractante, et à leur discrétion par le truchement de leurs agents et/ou d'autres compagnies aériennes, de services de transport aérien ou autres services auxiliaires ou supplémentaires ;
  - c) Vendre ces services de transport aérien et les services auxiliaires ou supplémentaires, toute personne pouvant les acheter librement dans toute monnaie facilement convertible.

2. Les compagnies aériennes désignées par chacune des Parties contractantes sont autorisées à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaire pour la prestation de services de transport aérien, ainsi que des services auxiliaires ou supplémentaires, sous réserve des dispositions législatives de l'autre Partie contractante applicables en matière de travail.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la compagnie aérienne désignée, être satisfaits en faisant appel soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation,

société ou compagnie aérienne active sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y fournir les services en question.

4. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale (« services d'escale autogérés ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, de choisir de les confier, intégralement ou partiellement, à un prestataire de services d'escale concurrent. Ce droit ne peut être restreint qu'en raison de contraintes spécifiques relatives à l'espace disponible ou à la capacité. Chaque compagnie aérienne désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services d'escale autogérés et aux services d'escale confiés à un ou plusieurs prestataires. Les services d'escale se font conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris au droit de l'Union européenne en ce qui concerne les Pays-Bas.

5. Toute compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur les routes indiquées, conclure des arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération, dans les conditions suivantes :

- a) Les arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération peuvent inclure, sans s'y limiter, des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de contrats de location avec :
  - i) Une ou plusieurs compagnies aériennes de la même Partie contractante ;
  - ii) Une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de codes sur les vols intérieurs ;
  - iii) Une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;
  - iv) Une compagnie de transport de marchandises de surface de quelque pays que ce soit ;
- b) La compagnie aérienne exploitante qui participe à des arrangements de commercialisation en coopération détient les droits de trafic sous-jacents, y compris les droits liés aux routes et les droits de capacité et satisfait aux exigences normalement appliquées à ce type d'arrangements ;
- c) Toutes les compagnies aériennes de commercialisation qui participent à des arrangements de coopération détiennent les droits de trafic sous-jacents et satisfont aux exigences normalement appliquées à ce type d'arrangements ;
- d) La capacité totale exploitée par les services aériens fournis dans le cadre de ces arrangements est comptabilisée uniquement par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne la ou les compagnies aériennes exploitantes. La capacité offerte par la ou les compagnies aériennes de commercialisation pour ces services n'est pas comptabilisée par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne la ou les compagnies aériennes exploitantes ;
- e) Lorsqu'elles vendent des titres de transport aérien international dans le cadre de ces arrangements, la compagnie aérienne concernée, ou son agent, fait savoir clairement à l'acheteur au point de vente quelle sera la compagnie aérienne qui opère chaque secteur du service aérien et avec quelles compagnies aériennes il établit un contrat ;
- f) Ces dispositions s'appliquent aux services de transport de passagers, aux services combinés et aux services tout cargo.

6. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes désignées et les fournisseurs indirects de services de transport aérien de l'une ou l'autre Partie

contractante sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services de transport aérien internationaux, tout transport terrestre pour le transport des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret et du courrier sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Ces passagers, fret et courrier, qu'ils soient transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations douanières des aéroports. Les compagnies aériennes désignées peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de conclure des accords pour les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris des transports de surfaces exploités par d'autres compagnies aériennes et à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif unique couvrant le transport aérien et terrestre combiné, à condition que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

7. Les activités visées au présent article sont menées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante. Dans le cas des Pays-Bas, le droit de la Communauté européenne s'applique également.

#### *Article 7. Changement d'aéronef*

1. Sur tout segment ou tous segments des routes indiquées, une compagnie aérienne désignée peut exploiter des services de transport aérien international sans aucune limite quant au changement, en un point quelconque de la route indiquée, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit le prolongement du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne soit le prolongement du transport dont le point de départ est situé au-delà de ce point.

2. Aux fins du changement d'aéronef, une compagnie aérienne désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement loué, et peut travailler dans le cadre d'arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes.

3. Une compagnie aérienne désignée peut utiliser des numéros de vols différents ou identiques pour les segments sur lesquels elle opère un changement d'aéronef.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie contractante offre à chaque compagnie aérienne désignée la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques concurrentielles déloyales préjudiciables à la compétitivité des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie aérienne désignée à définir la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en se fondant sur des

considérations d'ordre commercial. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties contractantes n'impose unilatéralement de limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des services, aux types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune Partie contractante n'impose aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante un droit de préférence, de rapport de partage du trafic, une redevance de non-opposition ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui seraient incompatibles avec les objectifs du présent Accord.

#### CHAPITRE IV. DISPOSITIONS FINANCIERES

##### *Article 9. Taxes, droits de douane et redevances*

1. Les aéronefs exploités pour des services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement ordinaire, les pièces de rechange, fournitures de carburant et lubrifiants, provisions de bord, et tout le matériel publicitaire et promotionnel conservés à bord de ces aéronefs, sont, de manière réciproque, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. En ce qui concerne l'équipement ordinaire, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et lubrifiants ainsi que les provisions de bord introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette compagnie désignée, et destinés uniquement à être utilisés à bord de ces aéronefs lors de l'exploitation de services aériens internationaux, aucune taxe et redevance, y compris les droits de douane et les frais de visite appliqués sur le territoire de la première Partie contractante, n'est imposée même si ces fournitures doivent être utilisées au cours du survol du territoire de la Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

Il peut être exigé que les articles visés ci-dessus soient gardés sous la surveillance et le contrôle des douanes. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement ordinaire, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et lubrifiants ainsi que les provisions de bord conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages, le fret et le courrier en transit sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante ont passé un contrat avec une autre compagnie aérienne, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume des Pays-Bas d'imposer, sur une base non discriminatoire, des taxes, des impôts, des droits ou des redevances sur le carburant fourni sur son territoire pour être utilisé dans un aéronef d'une compagnie aérienne désignée de la République-Unie de Tanzanie qui exploite des services entre un point situé sur le territoire du Royaume des Pays-Bas et un autre point situé sur le territoire du Royaume des Pays-Bas ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

#### *Article 10. Redevances d'usage*

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées aux compagnies aériennes d'une Partie contractante par les autorités ou organes de l'autre Partie contractante compétents en matière d'imputation, ou contrôlées par ces dernières, sont justes, raisonnables, non indûment discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'usagers. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables dont peut se prévaloir toute autre compagnie aérienne au moment où les redevances sont imposées.

2. Les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder, le coût intégral pour les autorités ou organes compétents en matière d'imputation de la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, à l'aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services pour lesquels ces redevances d'usage sont imposées sont fournis selon des principes d'efficacité et d'économie.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation sur son territoire et les compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organes compétents en matière d'imputation et les compagnies aériennes à échanger les informations qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leurs avis avant que des modifications ne soient apportées.

4. Ni l'une ni l'autre Partie contractante ne peut être considérée comme ayant enfreint une disposition du présent article, à moins : i) qu'elle n'omette de procéder, dans un délai de 30 jours, à un examen de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie ; ou ii) que, à suite d'un tel examen, elle n'omette de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour remédier à une redevance ou pratique incompatible avec le présent article.



*Article 11. Double imposition*

1. Les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège de direction effective de la compagnie aérienne désignée.

2. Les gains issus de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international, ou de biens meubles affectés à l'exploitation de ces aéronefs, ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège de direction effective de la compagnie aérienne désignée.

3. Les dispositions du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices provenant de la participation à un consortium, une coentreprise, un arrangement de commercialisation en coopération ou un organisme international d'exploitation.

4. Les dispositions du présent article s'appliquent aussi aux impôts prélevés sur la base des recettes brutes en ce qui concerne le transport de passagers et de fret en trafic international.

5. Le siège de direction effective de l'entreprise Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM N.V.) est considéré comme situé aux Pays-Bas tant que les Pays-Bas disposent du droit exclusif d'imposition sur l'entreprise KLM N.V, conformément à l'accord fiscal conclu entre les Pays-Bas et la France.

6. Les dispositions du paragraphe 5 s'appliquent également dans les cas où les activités de transport aérien de l'actuelle KLM N.V. seraient partiellement ou entièrement poursuivies par une autre personne. Aux fins du présent Accord, cette personne est considérée comme étant un résident des Pays-Bas.

7. Les rémunérations perçues par un résident d'un État contractant au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic international ne sont imposables que dans cet État.

8. Si un accord entre les Parties contractantes tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu (ci-après dénommé « accord fiscal ») couvrant le transport aérien prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 7 du présent article, les dispositions de cet accord fiscal s'appliquent.

*Article 12. Transfert de fonds*

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante ont le droit de transférer, du territoire de vente vers leur territoire national, les excédents des recettes sur les dépenses obtenus sur le territoire de vente. Ce transfert net inclut les recettes des ventes, effectuées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires, ainsi que l'intérêt au taux commercial normal perçu sur le dépôt de ces recettes en attendant leur transfert.

2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante reçoivent l'autorisation relative à ces transferts dans les 30 jours au plus qui suivent le dépôt de la demande à cet effet, dans n'importe quelle monnaie, au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente.

3. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante ont le droit de procéder au transfert dès réception de l'autorisation.

CHAPITRE V. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

*Article 13. Application des lois, règlements et procédures*

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs exploités dans des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent également aux aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante, qui s'y conforment lorsqu'ils entrent sur ledit territoire, lorsqu'ils s'y trouvent et lorsqu'ils le quittent.

2. Les équipages, les passagers, les marchandises et le courrier transportés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante se conforment aux lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou autres documents de voyage approuvés, d'entrée, de congé, de douane et de quarantaine lorsqu'ils entrent sur ledit territoire, lorsqu'ils s'y trouvent et lorsqu'ils le quittent.

3. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'agissant des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

4. Aucune Partie contractante n'accorde à aucune autre compagnie aérienne de préférence par rapport à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante dans l'application de sa réglementation relative à la douane, à l'immigration, à la quarantaine et aux réglementations similaires, ou dans l'utilisation des aéroports, des couloirs aériens, des services de la circulation aérienne et autres installations connexes sous son contrôle.

5. Chaque Partie contractante fournit, sur demande de l'autre Partie contractante, des copies des lois, règlements et procédures pertinents visés par le présent Accord.

*Article 14. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes (y compris, dans le cas des Pays-Bas, en conformité avec les lois et règlements de l'Union européenne), et toujours en cours de validité, sont reconnus par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, si les conditions qui ont régi la délivrance de ces certificats ou licences ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui sont, ou qui seront établies en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants, ou reconnus valables pour ceux-ci, par l'autre Partie contractante.

*Article 15. Sécurité*

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux

équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours à compter de la date de cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans l'un quelconque de ces domaines, qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante notifie l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées à cet effet. Si l'autre Partie contractante omet de prendre les mesures appropriées dans les 15 jours, ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cela constitue un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord (Révocation et suspension de l'autorisation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par les compagnies aériennes de l'une des Parties contractantes ou, en vertu d'un contrat de location, pour leur compte, pour des services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de bord et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (inspections sur piste), à condition que cela n'entraîne pas de retard excessif.

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

- a) L'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention ; ou
- b) Les normes de sécurité en vigueur conformément à la Convention ne sont pas adoptées ou que leur suivi n'est effectivement assuré ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, est libre de conclure que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences concernant cet aéronef ou son équipage, ou que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau équivalent ou supérieur aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si le représentant de la compagnie ou des compagnies aériennes de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par cette compagnie ou ces compagnies, aux fins d'une inspection sur piste, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, 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 énoncées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection sur piste, d'une série d'inspections sur piste, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou autre, qu'une action immédiate est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation de la compagnie aérienne.

7. Toute mesure appliquée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou 6 du présent article est levée dès que les faits motivant cette mesure ont cessé d'exister.

8. Chaque Partie contractante s'assure que les compagnies aériennes désignées disposent des infrastructures d'aviation et des équipements de communication et météorologiques et de tous les autres services nécessaires pour assurer les services convenus en toute sécurité.

*Article 16. Sûreté de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites, pour en assurer la sécurité, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu 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, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le [marquage] des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, ainsi qu'aux dispositions de toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation civile à laquelle les deux Parties 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 rapports mutuels, agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et aux pratiques recommandées par elle, qui sont désignées comme annexes à la Convention. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence à des normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, et effectuer des contrôles appropriés des équipages, des marchandises (y compris les bagages en soute) et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et que ces mesures soient adaptées à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que ses compagnies aériennes désignées sont tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, prévues au paragraphe 3 ci-dessus, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour répondre à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de l'équipage, des

aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin aussi rapidement que possible, avec un minimum de risques pour les vies humaines, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande. Elles viseront à parvenir à un accord sur les mesures appropriées pour éliminer les motifs d'inquiétude les plus immédiats, et à adopter, dans le cadre des normes de sûreté de l'OACI, les mesures nécessaires pour établir les conditions de sûreté appropriées.

7. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle estime pratiques pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par le devoir prioritaire de sauvegarder les vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises par consultations mutuelles.

## CHAPITRE VI. DISPOSITIONS PROCEDURALES

### *Article 17. Horaires*

1. Aucune des Parties contractantes n'exige que les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante déposent leurs horaires, programmes de vols ou de leurs plans opérationnels, sauf dans la mesure où l'application non discriminatoire de conditions uniformes, comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 8 (Concurrence loyale), l'exigerait ou dans les cas spécifiquement autorisés dans une annexe au présent Accord.

2. Si une Partie contractante exige ce dépôt, aux fins d'information, elle réduit au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

### *Article 18. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord et le respect satisfaisant de ces dispositions.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue d'amender le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les 60 jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées par le biais de discussions ou d'une correspondance.

3. Tout amendement au présent Accord ou à son annexe 2 se fait d'un commun accord entre les Parties contractantes et entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites par

lesquelles les Parties contractantes s'informent mutuellement de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article ci-dessus, tout amendement de l'annexe 1 au présent Accord est convenu par écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date déterminée par celles-ci.

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

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations bilatérales.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux arbitres ainsi choisis, à condition que ce troisième arbitre ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 60 jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre Partie contractante omet de désigner son arbitre dans le délai de 60 jours, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre Partie contractante à désigner un ou plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

### CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 20. Dénonciation*

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord.

2. Cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expire 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu la notification, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle 14 jours ouvrés après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 21. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 22. Applicabilité des accords et conventions multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si une convention ou un accord multilatéral, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant l'un quelconque des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions pertinentes de cet accord ou de cette convention annulent et remplacent les dispositions correspondantes du présent Accord.
3. Les Parties contractantes peuvent se consulter pour déterminer les conséquences du remplacement des dispositions mentionné au paragraphe 2 du présent article sur le présent Accord et pour convenir des amendements nécessaires à apporter au présent Accord.

*Article 23. Applicabilité de l'Accord*

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement à son territoire situé en Europe.
2. En ce qui concerne la République-Unie de Tanzanie, le présent Accord s'applique au territoire de la République-Unie de Tanzanie.

*Article 24. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont informées mutuellement par écrit de l'accomplissement des formalités et des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur d'accords internationaux dans leur pays respectif.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.,

FAIT à Dar es-Salaam, le 3 juin 2014, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

J.R.T. FREDERIKS  
Ambassadeur en Tanzanie

Pour la République-Unie de Tanzanie :

H.G. MWAKYEMBE  
Ministre des transports

ANNEXE 1 : TABLEAU DES ROUTES

- a. Pour les compagnies aériennes désignées du Royaume des Pays-Bas :  
Points aux Pays-Bas - Tous les points intermédiaires - Points en République-Unie de Tanzanie : Kilimandjaro et/ou Dar es-Salaam et/ou Zanzibar - Tous les points au-delà
- b. Pour les compagnies aériennes désignées de la République-Unie de Tanzanie :  
Points en République-Unie de Tanzanie - Tous les points intermédiaires - Tous les points aux Pays-Bas - Tous les points au-delà

Note :

Chacune des compagnies aériennes désignées peut, sur l'un quelconque de ses vols ou sur tous ses vols, et à son gré :

- a. Assurer des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b. Mettre fin à tout ou partie de leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- c. Combiner des numéros de vols différents sur une même exploitation d'aéronef ;
- d. Desservir des points intermédiaires, et au-delà, ainsi que des points dans les territoires des Parties contractantes dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- e. Omettre des escales en un ou en plusieurs points ;
- f. Transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point ;
- g. Desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h. Effectuer des escales en tout point sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ou en dehors de celui-ci, y compris en coterminalisation ;
- i. Assurer le transit à travers le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j. Combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

Sans limites de direction ou limites géographiques et sans perte d'un droit quelconque d'exploiter le trafic qui serait autrement autorisé au titre du présent Accord, sous réserve que le service commence ou se termine sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne.



ANNEXE 2 : DROITS DE CINQUIEME LIBERTE

Les compagnies aériennes désignées de la République-Unie de Tanzanie ont le droit d'exploiter des services tout cargo en exerçant pleinement les droits de cinquième liberté sur des points en Europe.

Les compagnies aériennes désignées du Royaume des Pays-Bas ont le droit d'exploiter des services tout cargo en exerçant pleinement les droits de cinquième liberté sur des points en Afrique.