

Bekendtgørelse

af

luftfartsoverenskomst af 3. november 1978 med Tanzania

Den 3. november 1978 undertegnedes i Dar es Salaam en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Tanzania.

Overenskomsten og en dertil knyttet noteveksling har følgende ordlyd:

Udenrigsmin. Ø.P.II. j.nr.93.D.100.g.

AGREEMENT
between
The Government of the Kingdom of Denmark
and
The Government of the United Republic of
Tanzania relating to Air Services between and
beyond their respective territories

The Government of the Kingdom of Denmark and The Government of the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as the Contracting Parties)

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

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the purpose of promoting air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement unless the text otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of Denmark the Ministry of Public Works, and in the case of The Government of the United Republic of Tanzania The Minister for the time being responsible for matters relating to civil aviation, or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement.

OVERENSKOMST
mellem
Kongeriget Danmarks regering
og
Den forenede Republik Tanzanias regering
angående luftrafik mellem og ud over deres
respektive territorier

Kongeriget Danmarks regering og Den forenede Republik Tanzanias regering (i det følgende benævnt de kontraherende parter),

som er parter i konventionen om international luftfart åbnet for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944, og

som ønsker at indgå en overenskomst i overensstemmelse med den omhandlede konvention, med det formål at fremme luftrafik mellem og ud over deres respektive territorier,

er blevet enige om følgende:

Artikel 1

Definitioner

I denne overenskomst skal, medmindre andet følger af teksten:

- a) udtrykket »konventionen« betyde konventionen om international civil luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944 og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90 og enhver ændring af tillæggene eller konventionen i henhold til dennes artikler 90 og 94, som er blevet vedtaget af begge kontraherende parter;
- b) udtrykket »luftfartsmyndigheder« for Danmarks regerings vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder og for Den forenede Republik Tanzanias regerings vedkommende den minister, der for tiden er ansvarlig for anliggender vedrørende civil luftfart, eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve de funktioner, som for tiden varetages af de ovennævnte myndigheder;
- c) udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyde et luftfartsselskab, som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne over-

ment;

- (d) The term "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Article 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "Agreement" means this Agreement, its annex and any amendments thereto made in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 16 of this Agreement;
- (f) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the designated airline:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

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

enskomsts artikel 3;
d) udtrykket »territorium«, »luftrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« og »teknisk landing« have den betydning, som er fastsat i konventionens artikler 2 og 96;

e) udtrykket »overenskomst« betyde denne overenskomst, dens tillæg og alle ændringer foretaget deri i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 16, stk. 2;

f) udtrykket »takst« betyde de priser, som skal betales for transport af passagerer, bagage og fragt og betingelserne for disse prisers anvendelse, herunder priser og betingelser for agentur og andre biydelser, men ikke betaling eller vilkår for befording af post.

Artikel 2

Trafikrettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part følgende rettigheder for det udpegede luftfartsselskabs udførelse af international lufttrafik:

- a) at overflyve den anden kontraherende parts territorium,
- b) at foretage tekniske landinger på nævnte territorium,
- c) at foretage landinger på nævnte territorium på de pladser, som er angivet i tillægget til denne overenskomst med det formål at afsætte og optage passagerer, fragt og post i international trafik hver for sig eller kombineret.

2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give en kontraherende parts luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt eller post, som befodres mod vederlag og er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. Bestemmelserne i overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftstruter udfærdiget i Chicago den syvende december 1944 skal anvendes mellem de kontraherende parter som om begge kontraherende parter havde accepteret overenskomsten.

Article 3
Designation of Airline

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

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

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

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

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4
Revocation, Suspension and Imposition of Conditions

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

Artikel 3
Udpegelse af luftfartsselskab

1. Hver kontraherende part skal have ret til skriftligt over for den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab med det formål at drive den aftalte trafik på de angivne ruter.

2. Ved modtagelsen af meddelelsen om en sådan udpegelse skal den anden kontraherende part under forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3 og 4 ufortøvet give det udpegede luftfartsselskab den behørige driftstilladelse.

3. Den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan forlange, at det luftfartsselskab, som er udpeget af den anden kontraherende part, over for dem godtgør, at det er i stand til at opfylde de krav, der er foreskrevet i henhold til de love og bestemmelser, som af sådanne myndigheder normalt og med rimelighed anvendes på udførelse af international lufttrafik i overensstemmelse med konventionens bestemmelser.

4. Hver kontraherende part skal være berettiget til at nægte at give den i denne artikels stk. 2 omhandlede driftstilladelse eller til at opstille sådanne betingelser, som den mårte anse for påkrævede for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de i artikel 2 omhandlede rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor nævnte kontraherende part ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med dette luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet, eller hos dens statsborgere.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og bemyndiget, kan det begynde at drive den aftalte trafik, forudsat, at en takst, der er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 10, er i kraft for så vidt angår denne trafik.

Artikel 4

Tilbagekaldelse, suspension og pålæggelse af betingelser

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbagekalde en driftstilladelse eller til at suspendere den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabs udøvelse af de i denne overenskomsts artikel 2 angivne rettigheder, eller til at pålægge så-

necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5
Airports and Facility Charges

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

2. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of international airports, airways and other facilities under its control.

Article 6

Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and

danne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for udøvelsen af disse rettigheder:

- a) i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, der har udpeget luftfartsselskabet, eller hos denne kontraherende parts statsborgere, eller
- b) i tilfælde af, at det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme love eller bestemmelser udfærdiget af den kontraherende part, som tilstår disse rettigheder, eller
- c) i tilfælde af, at luftfartsselskabet på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne betingelser.

2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse, suspension eller pålæggelse af de i denne artikels stk. 1 omhandlede betingelser er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love eller bestemmelser, skal denne ret kun gøres gældende efter drøftelse med den anden kontraherende part.

Artikel 5

Afgifter for benyttelse af lufthavne og faciliteter

1. De afgifter, der inden for hver kontraherende parts territorium pålægges luftfartøjer tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for benyttelse af lufthavne og andre luftfartsfaciliteter, skal ikke være højere end de afgifter, der pålægges luftfartøjer tilhørende det nationale luftfartsselskab, som driver lignende internationale lufttrafik.

2. Ingen af de kontraherende parter vil give dens eget eller andre luftfartsselskaber fortrinsret frem for den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab ved anvendelse af dens told-, indvandrings-, karantæne- og lignende bestemmelser eller ved brug af internationale lufthavne, luftveje og andre faciliteter under dens kontrol.

Artikel 6

Fritagelse for told og andre afgifter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international trafik af de af begge kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brænd-

aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

Articel 7 Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

stof og smøreolie samt luftfartøjsfører (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i disse luftfartøjer skal ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller skatter under forudsætning af, at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjet, indtil de genudføres eller forbruges på den del af flyvningen, der udføres over dette territorium.

2. Fritaget for de samme afgifter og skatter, med undtagelse af gebyrer for den ydede tjeneste, er desuden:

- a) luftfartøjsfører, der er taget om bord på en kontraherende parts territorium inden for de af nævnte kontraherende parts myndigheder fastsatte grænser til brug om bord i luftfartøjer, der benyttes i international trafik af den anden kontraherende part;
- b) reservedele, som indføres på en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer, der benyttes i international trafik af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab;
- c) brændstof og smæreolie bestemt til forsyning af luftfartøjer, der af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab benyttes i international trafik, selv om disse forsyninger skal anvendes på den del af flyvningen, der foregår over den kontraherende parts territorium, hvor de er taget om bord.

De ovenfor under pkt. a), b) og c) omtalte materiale kan forlanges opbevaret under toldopsyn eller -kontrol.

Artikel 7 Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr såvel som de materiale og forsyninger, som beholdes om bord i luftfartøjer tilhørende den ene kontraherende part, kan kun udlosses på den anden kontraherende parts territorium med tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheders opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldvedtægterne.

Article 8 Entry Clearance Regulations

Passengerer i transit gennem en af de kontraherende partners territorium skal kun underkastes en meget forenklet form for toldbehandling og immigrationskontrol. Bagage og fragt i direkte transit skal fritages for toldafgifter og andre lignende skatter.

Article 9 Capacity Provisions

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

2. In the operation of agreed air services on the routes specified in accordance with Article 2 of this Agreement the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at a point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such capacity shall be related to:

- (a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;
- (b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area, and
- (c) the requirements of an economic operation of the agreed services.

Artikel 8

Bestemmelser for indrejse, indførsel og klare-ring

Passagerer i transit gennem en af de kontraherende partners territorium skal kun underkastes en meget forenklet form for toldbehandling og immigrationskontrol. Bagage og fragt i direkte transit skal fritages for toldafgifter og andre lignende skatter.

Artikel 9

Bestemmelser vedrørende kapacitet

1. Der skal være rimelig og lige adgang for hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab til at drive luftrafik på enhver rute, der er angivet i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 2.

2. Ved driften af den aftalte luftrafik på de ruter, som er angivet i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 2, skal hver af de kontraherende partners udpegede luftfartsselskab tage hensyn til det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs interesser, således at den luftrafik, som sidstnævnte luftfartsselskab driver på ruterne som helhed eller på dele deraf, ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3. Den aftalte luftrafik, der udføres af et udpeget luftfartsselskab, skal have det primære formål at tilvejebringe en kapacitet, der er tilstrækkelig for de løbende og med rimelighed forventede behov med hensyn til befördring af passagerer, post og fragt kommande fra eller bestemt for territoriet tilhørende den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet. Det af en kontraherende part udpegede luftfartsselskabs ret til på en plads på den anden kontraherende parts territorium at optage eller afsætte international trafik bestemt for eller kommande fra tredjelande skal være i overensstemmelse med principperne om, at sådan kapacitet skal være afsættet efter:

- a) trafikbehovet mellem territoriet tilhørende den kontraherende part, der udpeger luftfartsselskabet, og pladserne på de angivne ruter,
- b) trafikbehovet i de områder, gennem hvilke luftfartsselskabets trafik foregår, under hensyntagen til anden trafik etableret af luftfartsselskaber i de stater, der omfattes af disse områder, og
- c) behovet for en økonomisk drift af de aftalte ruter.

Article 10
Tariffs

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

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

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

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of

Artikel 10
Takster

1. De takster, som skal anvendes af den ene kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for befodring til eller fra den anden kontraherende parts territorium, skal fastsættes på et rimeligt niveau under behørig hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder driftsomkostninger, rimelig fortjeneste og andre luftfartsselskabers takster.

2. De i denne artikels stk. 1 omhandlede takster skal så vidt muligt aftales mellem de udpegede luftfartsselskaber efter samråd med andre luftfartsselskaber, der beflyver hele ruten eller en del heraf, og en sådan aftale skal, hvor det er muligt, indgås under anvendelse af Den internationale Sammenslutning af Luftfartsselskabers fremgangsmåde for fastsættelse af takster.

3. De således aftalte takster skal forelægges de kontraherende parters luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst tres dage før den foreslæde dato for deres ikrafttræden. I særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes, forudsat at de nævnte myndigheder samtykker heri.

4. Denne godkendelse kan gives udtrykkeligt. Hvis ingen af luftfartsmyndighederne har gjort indvendinger inden tredive dage efter forelæggelsesdatoen i overensstemmelse med denne artikels stk. 3, skal disse takster anses for godkendt. I tilfælde af, at forelæggelsesfristen forkortes, som omtalt i stk. 3, kan luftfartsmyndighederne aftale, at den frist, inden for hvilken enhver indvending skal fremsættes, skal være under tredive dage.

5. Såfremt der ikke kan opnås enighed om en takst i overensstemmelse med denne artikels stk. 2, eller såfremt en luftfartsmyndighed i løbet af den periode, som gælder i henhold til denne artikels stk. 4, underretter den anden luftfartsmyndighed om, at den har indvendinger imod nogen takst, der er aftalt i henhold til bestemmelserne i stk. 2, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder søge at fastsætte taksten ved indbyrdes aftale.

6. Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan blive enige om nogen takst, der er forelagt dem i henhold til denne artikels stk. 3 eller om fastsættelsen af en takst i henhold

this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

Article 11
Financial Provisions

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. Wherever the payment system between Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

Article 12
Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services (and the origin and destination of such traffic).

Article 13
Agency and Airline Representatives

The airline designated by either Contracting Party may establish and maintain its agency and employ its personnel for its business transaction at the airports and cities of the territory of the other Contracting Party. The total number of officers and the number of representatives designated by each airline

til denne artikels stk. 5, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 18.

7. En i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel fastsat takst skal forblive i kraft, indtil en ny takst er blevet fastsat. En takst skal dog ikke i medfør af nærværende stykke have fortsat gyldighed i mere end tolv måneder ud over den dato, på hvilken dens gyldighed ellers skulle være ophørt.

Artikel 11
Finansielle bestemmelser

Hver kontraherende part forpligter sig til at tilstå den anden part fri overførel til den officielle kurs af de på dens territorium opnåede indtægter, som overstiger udfifterne, i forbindelse med befodring af passagerer, bagage, postforsendelser og fragt, udført af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab. Såfremt betalingssystemet mellem de kontraherende parter er underkastet en særlig aftale, skal denne aftale finde anvendelse.

Artikel 12
Udveksling af statistik

Hver af de kontraherende partners luftfartsmyndigheder skal efter anmodning fra den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder tilsende sidstnævnte sådanne periodiske eller andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med henblik på en bedømmelse af den kapacitet, der af den første kontraherende parts udpegede luftfartsselskab indsættes i den aftalte trafik.

Sådanne oplysninger skal omfatte samtlige data, der er nødvendige for at fastslå omfanget af den trafik, som luftfartsselskabet befodrer i den aftalte trafik (samt oprindelses- og bestemmelsessted for sådan trafik).

Artikel 13
**Agentur og repræsentanter
for luftfartsselskaber**

Det luftfartsselskab, der udpeges af hver kontraherende part, må oprette og opretholde sit agentur og ansætte sit personale til sine forretningshandlinger i lufthavnene og byerne på den anden kontraherende parts territorium. Det samlede antal af funktionærer og antallet af repræsentanter udpeget af

from its citizens shall be settled by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 14 *Approval of Flight Schedules*

The airline designated by each Contracting Party shall transmit its traffic programme to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include the frequency of the services and the types of the aircraft to be used.

The time tables shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation.

Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities.

Article 15 *Consultations*

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 16 *Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, excluding its annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of ninety (90) days of the date of the receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any Modifications so agreed shall come into force when they

hvert luftfartsselskab blandt dets borgere skal være aftalt mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder.

Artikel 14 *Godkendelse af fartplaner*

Det luftfartsselskab, der er udpeget af hver af de kontraherende parter, skal senest tres (60) dage før påbegyndelsen af driften oversende sit trafikprogram til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder. Programmet skal omfatte hyppigheden af trafikken og de flytyper, der vil blive anvendt.

Tidstabellerne skal tilstilles den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst tredive (30) dage før påbegyndelsen af driften.

Enhver ændring foretaget på et senere tidspunkt skal meddeles luftfartsmyndighederne.

Artikel 15 *Konsultationer*

1. I det nære samarbejdes ånd skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra tid til anden rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre, at bestemmelserne i denne overenskomst og tillægget dertil gennemføres og overholdes på tilfredsstillende måde.

2. Hver kontraherende part kan anmode om konsultation, som kan ske mundtligt eller skriftligt og skal påbegyndes inden for en periode af halvfems (90) dage efter modtagelsen af anmodningen, medmindre begge kontraherende parter er enige om en forlængelse af denne periode.

Artikel 16 *Ændringer*

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i denne overenskomst, bortset fra dens tillæg, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. En sådan konsultation, som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes inden for et tidsrum af halvfems (90) dage efter modtagelsen af anmodningen, medmindre begge kontraherende parter enes om en forlængelse af denne periode. Alle ændringer, hvorom der

have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 17 *Conformity with Multilateral Conventions*

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 18 *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 it by negotiation.

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 nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to

således er opnået enighed, træder i kraft, når de er blevet bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.

2. Ændringer i tillægget til denne overenskomst kan foretages ved direkte aftale mellem de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder.

Artikel 17

Overensstemmelse med multilaterale konventioner

Denne overenskomst og dens tillæg vil blive ændret således, at de bringes i overensstemmelse med enhver multilateral konvention, som måtte blive bindende for begge kontraherende parter.

Artikel 18

Bilæggelse af tvister

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de kontraherende parter i første instans søge at bilægge den ved forhandling.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning ved forhandling, kan tvisten efter anmodning af en af de kontraherende parter forelægges til afgørelse ved en domstol bestående af tre voldgiftsmænd, af hvilke hver kontraherende part udpeger én, og den tredje vælges af de to således udpegede. Hver kontraherende part skal udpege en voldgiftsmand inden for et tidsrum af tres dage fra dato for den ene kontraherende parts modtagelse af en af den anden kontraherende part ad diplomatisk vej fremsendt meddelelse, hvori der anmeldes om tvistens afgørelse ved voldgift, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges inden for et yderligere tidsrum af tres dage. Såfremt en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller såfremt den tredje voldgiftsmand ikke udpeges inden for det angivne tidsrum, kan præsidenten for Rådet i Organisationen for international civil Luftfart af hver kontraherende part anmeldes om at udpege en eller flere voldgiftsmænd efter behov. I så fald skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredjeland og fungere som formand for voldgiftsorganet.

3. De kontraherende parter forpligter sig

comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

**Article 19
Termination**

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

**Article 20
Registration**

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

**Article 21
Entry into Force**

This Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature, and definitively after the Contracting Parties have informed each other through diplomatic channels that their constitutional requirements have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate, at Dar es Salaam this day of 3 November 1978 in the English language.

Finn Thilsted

For the Government
of the Kingdom of Denmark

A. H. Jamal

For the Government
of the United Republic
of Tanzania

til at rette sig efter enhver i henhold til denne artikels stk. 2 afsagt kendelse.

**Artikel 19
Opsigelse**

Hver kontraherende part kan når som helst give den anden kontraherende part meddeelse om sin beslutning om at bringe denne overenskomst til ophør; en sådan meddeelse skal samtidig gives Organisationen for international civil Luftfart. I så fald skal denne overenskomst ophøre tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen efter aftale trækkes tilbage før denne periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses som modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

**Artikel 20
Registrering**

Denne overenskomst skal registreres hos Organisationen for international civil Luftfart.

**Artikel 21
Ikrafttræden**

Denne overenskomst skal træde foreløbigt i kraft på undertegnelsesdatoen og endeligt efter, at de kontraherende parter har informeret hinanden ad diplomatisk vej om, at deres forfatningsmæssige bestemmelser er blevet opfyldt.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som er behørigt bemyndiget dertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i to eksemplarer i Dar es Salaam idag den 3. november 1978 på engelsk.

Finn Thilsted

For Kongeriget
Danmarks regering

A. H. Jamal

For Den forenede Republik
Tanzanias regering

**ANNEX
Section I**

Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Kingdom of Denmark

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Point in Denmark:	Intermediate Points:	Point in Tanzania:	Points Beyond:
Copenhagen	4 points in Europe 2 points in the Middle East 2 points in Africa	Dar es Salaam and/or Kilimanjaro	Points Beyond

Notes:

1. The designated airline may omit to call at any point on any of the flights specified in accordance with this Annex, provided that the flight originates at a point within the Scandinavian countries.
2. Points on which 5th Freedom rights may be exercised are to be agreed separately between the aeronautical authorities.

TILLÆG

I. sektion

Ruter, der skal beflyves af Kongeriget Danmarks regerings udpegede luftfartsselskab

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4
Pladser i Danmark	Mellemliggende pladser	Pladser i Tanzania	Pladser derudover
København	4 pladser i Europa 2 pladser i Det mellemste Østen 2 pladser i Afrika	Dar es Salaam og/eller Kilimanjaro	Pladser derudover

Bem.:

1. Det udpegede luftfartsselskab kan undlade at lande på en hvilken som helst plads på en hvilken som helst af de flyvninger, der er angivet i overensstemmelse med dette tillæg, forudsat at flyvningen udgår fra en plads inden for de skandinaviske lande.
2. Pladser, på hvilke 5. frihedsrettigheder kan udøves, skal aftales særskilt mellem luftfartsmyndighederne.

Det er en overenskomst mellem den danske regering og den tanzaniske regering om at oprette et udbygget luftfartsselskab i Danmark.

Section II

Routes to be operated by the designated airline of the Government of the United Republic of Tanzania

Column 1	Column 2	Column 3
Points in Tanzania:	Intermediate Points:	Points in Denmark:
	1 point in Africa	
	2 points in the Middle East	Copenhagen
	2 points in Europe	

Notes:

- The designated airline may omit to call at any point on any of the flights specified in accordance with this Annex, provided that the flight originates at a point within the territory of Tanzania.
- Points on which 5th Freedom rights may be exercised are to be agreed separately between the aeronautical authorities.

2. sektion

Ruter, der skal beflyves af Den forenede Republik Tanzanias regerings udpegede luftfartsselskab

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3
Pladser i Tanzania	Mellemliggende pladser	Pladser i Danmark
	1 plads i Afrika	
	2 pladser i Det mellemløste Østen	
	2 pladser i Europa	København

Bem.:

- Det udpegede luftfartsselskab kan undlade at lande på en hvilken som helst plads på en hvilken som helst af de flyvninger, der er angivet i overensstemmelse med dette tillæg, forudsat at flyvningen udgår fra en plads inden for Tanzanias territorium.
- Pladser, på hvilke 5. frihedsrettigheder kan udøves, skal aftales særskilt mellem luftfartsmyndighederne.

For Den forenede Republik
Tanzanias regering

November 3, 1978

Your Excellency,

With reference to the Agreement signed today between the Government of Denmark and the Government of The United Republic of Tanzania I have the honour to notify you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Danish Government designate Det Danske Luftfartsselskab (DDL) to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:

- (1) Det Danske Luftfartsselskab (DDL) co-operating with AB Aerotransport (ABA) and Det Norske Luftfartsselskap (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the services assigned to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the two airlines.
- (2) In so far as Det Danske Luftfartsselskab (DDL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartsselskab (DDL), and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartsselskab (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefore.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Finn Thilsted
Chargé d'Affaires a.i.

Hon. A. H. Jamal, M.P.,
Minister for Communications
and Transport,
P.O. Box 9144,
Dar es Salaam

Den 3. november 1978

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag mellem Danmarks regering og Den forenede Republik Tanzanias regering underskrevne overenskomst har jeg den ære at meddele, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Det Danske Luftfartsselskab (DDL) til at drive de ruter, der er angivet i det til overenskomsten knyttede tillæg.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte følgende aftale, truffet under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse:

- 1) Det Danske Luftfartsselskab (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og det Norske Luftfartsselskap (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive de ruter, hvortil det er blevet udpeget i henhold til overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr, tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.
- 2) I det omfang Det Danske Luftfartsselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de var luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende Det Danske Luftfartsselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartsselskab (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

Modtag, Deres Excellence, forsikringerne om min mest udmærkede højagtelse.

Finn Thilsted
Chargé d'affaires a.i.

Hr. A. H. Jamal, M.P.,
Minister for kommunikation
og transport
Postbox 9144
Dar es Salaam

Your Excellency,

The Aeronautical Authorities of the Government of the United Republic of Tanzania present compliments to the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Denmark and pursuant to Article three (3) hereby designate Air Tanzania Corporation, a body corporate wholly owned and controlled by the Government of the United Republic of Tanzania and its nationals, for the purpose of exploitation of traffic rights duly exchanged under the Bilateral Air Services Agreement signed in Dar es Salaam on November 3, 1978.

The Aeronautical Authorities of the Government of the United Republic of Tanzania avails this opportunity to renew to the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Denmark the assurances of its highest considerations.

Dar es Salaam

3rd November, 1978.

A. H. Jamal
Minister for Communications and Transport

Deres Excellence,

Den forenede Republik Tanzanias regerings luftfartsmyndigheder bevidner Kongeriget Danmarks regerings luftfartsmyndigheder sin højagtelse og udpeger i medfør af artikel tre (3) herved Air Tanzania Corporation, et fællesforetagende, som fuldt ud ejes og kontrolleres af Den forenede Republik Tanzanias regering og dens statsborgere, med henblik på udnyttelse af trafikrettigheder, som behørigt er udvekslet i medfør af den bilaterale luftfartsoverenskomst, der undertegnedes i Dar es Salaam den 3. november 1978.

Den forenede Republik Tanzanias regerings luftfartsmyndigheder benytter denne lejlighed til over for Kongeriget Danmarks regerings luftfartsmyndigheder at forny forsikringerne om deres mest udmærkede højagtelse.

Dar es Salaam
3. november 1978

A. H. Jamal
Minister for kommunikation og transport

Overenskomsten trådte midlertidigt i kraft ved undertegnelsen den 3. november 1978 og trådte i medfør af artikel 21 endeligt i kraft den 7. august 1981.

Udenrigsministeriet, den 30. juni 1982

KJELD OLESEN