

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 20213

Le Gouvernement de la Région wallonne,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}

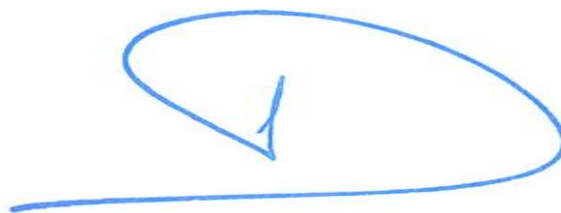
L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Article 2

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, sortiront leur plein et entier effet.

Namur, le

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,*



ADRIEN DOLIMONT

**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du
Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux
services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021**

Exposé des motifs

A. Contexte et objet de l'Accord

L'accord aérien bilatéral signé par la Belgique et la Tanzanie le 3 novembre 2021 remplace l'accord bilatéral signé entre la Belgique et la Tanzanie le 21 juin 1978.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Sur le plan juridique, « l'espace aérien » reste le domaine des États. L'article 1er de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose que « chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire ».

La Convention de Chicago a assuré un développement accéléré et important du trafic aérien international. La conclusion de milliers d'accords bilatéraux entre pays du monde entier a rendu possible la desserte d'un pays par la compagnie aérienne d'un autre pays, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de la Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) instaurée par cette même Convention.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République unie de Tanzanie

L'accord aérien bilatéral signé par la Belgique et la Tanzanie le 3 novembre 2021 remplace l'accord bilatéral signé entre la Belgique et la Tanzanie le 21 juin 1978.

Les négociations relatives à cet accord ont été menées à l'époque à la demande de la Belgique, vu l'intérêt manifesté par TUI Airlines Belgium et la compagnie Cargo B Airlines entre-temps tombée en faillite, pour exploiter des vols vers, entre autres, Zanzibar. Depuis 2009, année où TUI Airlines Belgium a été désignée, cette compagnie aérienne vole également entre la Belgique et la Tanzanie.

Le présent accord est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment du Parlement. L'Accord doit être approuvé par les parlements des 3 régions.

Ses dispositions, applicables aux Parties contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation des liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé au présent accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

- pour les parties contractantes, essentiellement des aspects: certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur ;
- pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects : octroi des droits de trafic ; assistance en escale ; capacité et approbation des programmes d'exploitation ; tarifs ; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante ; rupture de charge et accords de partage de codes.

Sur le plan économique et diplomatique, cet Accord aérien contribue au développement de la présence et de l'attrait de la Belgique dans le monde. Il offre des opportunités tant aux transporteurs aériens qu'aux aéroports ou entreprises sous-traitantes.

Il est potentiellement créateur d'emplois et permet d'augmenter les possibilités pour les voyageurs de bénéficier de liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans nécessairement devoir transiter par des aéroports étrangers.

Cet Accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État.

Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

B. Le contenu de l'Accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les deux pays sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et désireuses de conclure un

accord complémentaire à cette Convention afin de promouvoir des services aériens entre les deux pays.

Les Parties y réaffirment qu'elles ont le souci d'assurer un très haut niveau de sûreté et de sécurité pour ces opérations aériennes. Le dispositif est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de l'accord.

L'article 1 définit les termes employés dans l'accord.

L'article 2 fixe les droits accordés. Il s'agit en l'occurrence des : droit de survol, droit d'escale et de transit, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est explicitement exclu.

L'article 3 dispose que chaque Partie (la Tanzanie ou la Belgique) a la possibilité de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation) pour assurer des vols entre la Belgique et la Tanzanie.

Il précise aussi la manière par laquelle les Parties pourront effectivement désigner des entreprises de transport aérien ou retirer leur désignation.

L'article 4 détermine de quelle manière et sur base de quelles conditions les entreprises de transport aérien désignées peuvent obtenir une autorisation.

Il s'agit du seul article de l'accord décrivant des possibilités légèrement différentes pour chaque Partie. La Tanzanie acceptera non seulement la désignation des entreprises de transport aérien belges, mais aussi la désignation par la Belgique de toute entreprise de transport aérien établie en Belgique et titulaire d'une licence d'exploitation conformément au droit européen.

L'article 5 dispose que les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations mentionnées à l'article 4.

L'article 6 dispose que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie, au transit ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être appliquées sans discrimination. Pour la Belgique, il s'agit également des règles et lois émis par la Communauté européenne.

L'article 7 assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties contractantes. En outre, cet article définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit

de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'article 8 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire.

Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelés.

L'article 9 dispose que les droits d'utilisation imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux entreprises de transport aérien nationales désignées de la première Partie contractante.

Selon **l'article 10**, les entreprises de transport aérien désignées peuvent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, pratiquer l'auto-assistance en escale ou choisir parmi des prestataires concurrents. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

L'article 11 définit, de manière classique, les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les programmes d'exploitation devront être soumis, par les entreprises de transport aérien désignées, pour approbation préalable aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 13 permet à toute entreprise de transport aérien de changer d'aéronef en n'importe quel point de la route et de conclure des accords de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle qu'en soit la nationalité, sous certaines conditions.

Conformément à l'article 14, les Parties contractantes permettent que chacune des entreprises de transport aérien désignées établisse un tarif sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois y est traitée. Les entreprises de transport aérien désignées pourront librement opter pour l'engagement de leur propre personnel ou faire appel aux services de toute autre organisation,

compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur ce territoire.

L'article 16 accorde à chaque entreprise de transport aérien désignée le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Elle a également le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses.

L'article 17 prévoit l'échange mutuel d'informations entre les Parties contractantes (autorisations, certificats, statistiques, etc.).

Conformément à l'article 18, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent accord et de son Annexe.

L'article 19 détermine, de manière classique, les conditions et modalités de règlement d'éventuels différends allant jusqu'à la mise sur pied et la consultation d'un tribunal arbitral.

L'article 20 prévoit la possibilité d'amender l'accord et aussi de reconnaître, comme prévalentes, les dispositions de toute convention multilatérale qui entrerait en vigueur et lierait les deux Parties.

L'article 21 détermine les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 22 dispose que l'Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'article 23 dispose que chaque Partie contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'accord.

Annexe

L'Annexe est constituée de deux sections. Le "Tableau des routes" (sections 1 et 2) détermine les points (villes) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractant ou au-delà) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'Accord.

Cette Annexe permet en l'espèce d'exploiter des services aériens au départ, via ou vers toute ville de tout pays, sous réserve de la restriction, pour la Belgique, que seuls les points Dar es Salaam, Zanzibar et Kilimandjaro puissent être desservis en Tanzanie. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent omettre un ou plusieurs points ou les

opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque ou tous les vols, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

C. Nature de la convention sur le plan interne

Lors de sa réunion du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de Politique étrangère (CIPE) a accepté qu'un certain nombre d'accords aériens bilatéraux paraphés au nom du Royaume de Belgique soient uniquement signés par l'autorité fédérale à condition que ces accords, après signature, soient considérés comme des traités mixtes. Le groupe de travail traités mixtes (GTTM), organe consultatif de la CIPE, prenait acte le 16 février 2017 de la décision de la CIPE de considérer les présents accords comme des traités mixtes. Tant l'autorité fédérale que les régions sont respectivement considérées comme étant compétentes.

Les articles 9 (droits d'utilisation) et 10 (assistance en escale) ont directement ou indirectement trait aux compétences des régions, en particulier celles mentionnées à l'art. 6, § 1er, X, 7° LSRI (« l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National »). L'inclusion de ces dispositions dans l'accord est imposée par l'UE, mais ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les régions.

D. Commentaires des articles du décret d'assentiment

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Annexe à l'Accord.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

ON AIR TRANSPORT SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
ON AIR TRANSPORT SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

DESIRING to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) the term "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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of Belgium, The Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- i) the terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;
- j) the term "nationals of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;
- k) the term "airlines of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:
 - a) to fly without landing across its territory;
 - b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, 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 a designated 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 other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION TO OPERATE SERVICES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that the designated airline meets all the requirements for the designation.
3. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

AUTHORISATION TO OPERATE SERVICES

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant the designated airlines the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Belgium:
 - i. the airline is established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community 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 an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - i. the airline has its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the United Republic of Tanzania; and
 - ii. the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and
2. Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement, and that these services are performed with aircraft satisfying the requirement of at least Annex 16 Volume 1, part 2, Chapter III (third edition – July 1993) of the Convention.

ARTICLE 5

REFUSAL, REVOCATION, LIMITATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party where:

a) in case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:

i) The airline is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with the European Community law; or

ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community 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 an airline designated by the United Republic of Tanzania:

i) the airline does not have its principal place of business in the United Republic of Tanzania or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable laws of the United Republic of Tanzania or

ii) the United Republic of Tanzania does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

iii) the designated airline does not comply with the laws and regulations referred in Article 6 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 6

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within, the said territory.
2. In the case of the Kingdom of Belgium, sub article 1 above also refers to laws and regulations made under the European Community.
3. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other approved travel documents, to entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or relating to crew, passengers, cargo, and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.
4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than

a simplified control. This provision shall not apply if the passenger is in transit to a destination situated in a State, Party to the Convention in pursuance of the Schengen Agreement of 14 June 1985.

ARTICLE 7

CERTIFICATES, LICENCES AND SAFETY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago 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 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).
5. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

6. 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 Chicago 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 Chicago Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above 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 6 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes

to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9

USER CHARGES

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 10

GROUND HANDLING PROVISIONS

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.

Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective

competition between suppliers that provide ground handling services, 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.

ARTICLE 11

CUSTOMS AND EXCISE

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as airline tickets, brochures, leaflets, calendars, diaries, headed papers and airline uniforms engraved or printed or marked with the airline logo having no commercial value and used by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.
4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have 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 paragraph 1 of this article.

ARTICLE 12

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
 - c) the requirements of long-haul airline operation.
5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.
This shall likewise apply to later changes.
In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 13

CHANGE OF GAUGE AND COMMERCIAL ARRANGEMENTS

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.
2. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

ARTICLE 14

TARIFFS

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines.
2. The tariffs for carriage on agreed services to and 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, characteristics of service and the interest of users.
3. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

ARTICLE 15

STAFF REQUIREMENTS

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.
4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

ARTICLE 16

SALES, REVENUES AND TRANSFER OF EARNINGS

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transport services in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transport services in currencies accepted for sale by that airline.

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

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the Contracting Parties.

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 18 of this Agreement, it shall be submitted to an Arbitral Tribunal, at the request of either Contracting Party.
2. Such Arbitral Tribunal shall be as follows: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and the Chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an Arbitral Tribunal.
3. If the period specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice President deputizing for him should make the necessary appointments.
4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting parties. All other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.
2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.
3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

ARTICLE 21

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.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 22

REGISTRATION

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 23

ENTRY INTO FORCE

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

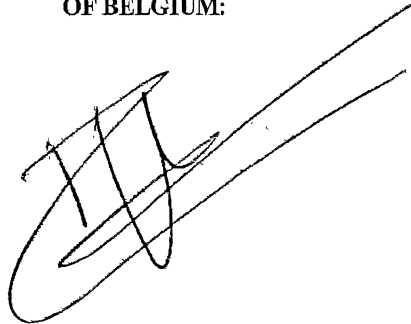
The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

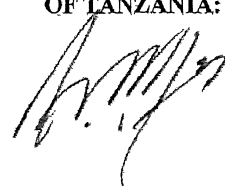
DONE in duplicate at
in the English language,

Dodoma on this *3rd* day of *November*
2021

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM
OF BELGIUM:**



**FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED REPUBLIC
OF TANZANIA:**



ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. In case of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Tanzania	Points beyond
Any	Any	Dar es Salaam, Zanzibar and Kilimanjaro	Any

2. In case of the United Republic of Tanzania

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Any	Any	Any	Any

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

Handwritten signature and circular stamp.

- 9 DEC. 2021

TRADUCTION

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE
RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

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

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Soucieux de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été adoptées ou ratifiées par les deux Parties contractantes;
- b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de la Tanzanie, le Ministre actuellement responsable en matière d'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;
- g) le terme "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions pour le transport du courrier;
- h) le terme "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- i) les termes "équipement de bord", "équipement au sol", "provision de bord", "pièces de rechange" ont respectivement la signification qui leur est attribuée dans l'annexe 9 de la Convention;
- j) les références faites dans le présent accord aux "ressortissants du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne;
- k) les références faites dans le présent accord aux "entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par leurs entreprises de transport aérien désignées respectives:
 - a) survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) faire des escales non commerciales sur son territoire;
 - c) faire des escales sur son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
2. Rien dans le paragraphe 1er du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie contractante.
2. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie Contractante accordera les autorisations et permis appropriés avec un délai de procédure minimum, pour autant que l'entreprise de transport aérien désignée satisfasse à toutes les exigences relatives à la désignation.
3. Chaque Partie contractante a le droit de retirer, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties contractantes, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; et
 - ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie:
 - i. l'entreprise de transport aérien ait son principal établissement sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans la République-Unie de Tanzanie; et
 - ii. la République-Unie de Tanzanie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord et que ces services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5

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

1. L'une des Parties contractantes peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation visée à l'article 4 du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:
 - a) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation;
 - b) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'a pas son principal établissement en République-Unie de Tanzanie ou ne possède pas de certificat de transport aérien valable conformément aux lois applicables de la République-Unie de Tanzanie; ou
 - ii. la République-Unie de Tanzanie n'exerce pas ou ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ; ou
 - iii. l'entreprise de transport aérien désignée ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 du présent Accord.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1er du présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés au transport aérien international ou à l'exploitation et la navigation de tels aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur dudit territoire.
2. Dans le cas du Royaume de Belgique, le paragraphe 1er ci-dessus renvoie également aux lois et règlements adoptés au niveau de la Communauté européenne.
3. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant les passeports ou d'autres documents de voyage approuvés, l'entrée, le dédouanement et la quarantaine seront observés par ou pour les équipages, passagers, marchandises et courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée du territoire de ladite Partie contractante.
4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire. Cette disposition ne s'appliquera pas si le passager est en transit à destination d'un Etat partie à la Convention en application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences, et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1er du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

3. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes

de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine se rapportant aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne gère ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces constatations et des démarches jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par l'autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).
5. Nonobstant l'obligation mentionnée à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un accord de location, pour le compte de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, sur les 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 (appelée dans cet article " inspection au sol") par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
6. Si une inspection, ou une série d'inspections au sol, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans la gestion et le suivi effectif de normes de sécurité en vigueur conformément à la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par ou pour le compte de la ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection au sol en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par le représentant de cette ou ces entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence au paragraphe 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce même paragraphe.
8. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien.

9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties contractantes.
4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté s'appliquent aux Parties; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et ont une licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne.
5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les dispositions en matière de sûreté que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages de cabine, ainsi que des marchandises, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.
6. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie contractante vient à déroger aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de changement dans les droits d'utilisation devrait être donnée avec un délai raisonnable afin de permettre aux entreprises de transport aérien désignées d'exprimer leur point de vue avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 10

Assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi des prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie.

Dans les cas où ces lois et règlements limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 11

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres objets utilisés ou destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante exploitant les services convenus, de même que les billets, brochures, dépliants, calendriers, agendas, papiers à en-tête et uniformes d'entreprises de transport aérien imprimés avec le logo de l'entreprise de transport aérien ou gravés ou marqués du logo de l'entreprise de transport aérien et n'ayant aucune valeur commerciale et utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1er du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, à condition que ces objets soient:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, mais pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. L'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément à la législation douanière ou aux règlements douaniers.
4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également de telles exemptions de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1er du présent article.

ARTICLE 12

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficieront de possibilités justes et égales d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité adéquate pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.
4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:
 - a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et
 - c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.
5. Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, leurs programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vol. Ceci s'applique également à toute modification ultérieure.
Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 13

Rupture de charge et arrangements commerciaux

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent conclure des accords commerciaux, comme des accords de réservation de capacité ou de partage de codes ou d'autres arrangements commerciaux avec des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, pour autant que ces entreprises de transport aérien détiennent l'autorisation d'exploitation appropriée.

ARTICLE 14

Tarifs

1. Les Parties contractantes autoriseront qu'un tarif sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées.
2. Les tarifs à appliquer au transport sur les services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.
3. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs conditions tarifaires ne seront pas moins restrictives que celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

ARTICLE 15

Personnel

1. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et

les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits par leur propre personnel, quelle que soit sa nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.
3. Les représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1er du présent article.
4. Dans la mesure où le permet leur législation nationale, les deux Parties contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou d'autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 16

Ventes, recettes et transfert de bénéfices

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée se voit accorder le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement et sans restrictions à son siège, à tout moment et de quelque manière que ce soit, les recettes réalisées par la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante dans toute devise librement convertible et au taux de change officiel.
3. Chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, l'exemption de toute forme de taxe sur les recettes ou bénéfices que lesdites entreprises de transport aérien tirent, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention préventive de la double imposition prévoyant une exemption analogue est en vigueur entre les Parties contractantes.

ARTICLE 17

Échange d'informations

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption et les tableaux de services autorisés.
2. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris les modifications qui y sont apportées, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information pouvant être demandée pour prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.
3. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus.

ARTICLE 18

Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et le respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe.
2. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande.

ARTICLE 19

Règlement des différends

1. Si un désaccord au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ne peut être résolu conformément à l'article 18 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une des Parties contractantes.

2. Ce tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties contractantes nomme un membre et ces deux membres s'entendent sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président par les Gouvernements des Parties contractantes. Ces membres sont nommés dans les deux mois, et le président dans les trois mois, à compter de la date où l'une des Parties contractantes a informé l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le désaccord à un tribunal arbitral.
3. Si les délais visés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement utile, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux nominations nécessaires. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il est, d'une autre manière, empêché de s'acquitter de cette fonction, le Vice-Président qui le supplée sera invité à procéder aux nominations nécessaires.
4. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions sont contraignantes pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de son propre membre du tribunal et de sa représentation dans la procédure arbitrale ; les frais du président et tous autres frais sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes. Pour tous les autres aspects, le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

ARTICLE 20

Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1er du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.
3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
4. Les Parties contractantes conviennent que le Tableau des routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les autorités aéronautiques.

ARTICLE 21

Dénonciation

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

Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22

Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Chacune des Parties contractantes notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie contractante l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles pour que le présent Accord puisse entrer en vigueur.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date de la dernière notification.

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

FAIT en double exemplaire à Dodoma le 3 novembre 2021, en anglais.

TRADUCTION

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Dans le cas du Royaume de Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Tanzanie	Points au-delà
Tous points	Tous points	Dar es Salaam, Zanzibar et Kilimanjaro	Tous points

2. Dans le cas de la République-Unie de Tanzanie

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque ou tous les vols à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

VERTALING

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA

BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN