

The Agreement was
previously published as
Zaire No. 1 (1974),
Cmnd. 5777

ZAIRE



Treaty Series No. 10 (1976)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the National Executive Council of the
Republic of Zaire

for Air Services between and beyond
their respective Territories

Kinshasa, 17 May 1974

[The Agreement entered into force on 12 November 1975]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
February 1976*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

30p net

Cmnd. 6395

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
NATIONAL EXECUTIVE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF
ZAIRE FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR
RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the National Executive Council of the Republic of Zaire:

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;⁽¹⁾

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;⁽²⁾
- (b) the term "aeronautical authorities" means: in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and, in the case of the Republic of Zaire, le Commissaire d'Etat aux Transports et Communications and any person or body authorised to perform any of the functions presently exercised by the said authority or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

⁽¹⁾ Treaty Series No. 8 (1953) Cmd. 8742.

⁽²⁾ Treaty Series No. 26 (1957) Cmnd. 107.

Treaty Series No. 24 (1958) Cmnd. 482.

Treaty Series No. 62 (1973) Cmnd. 5310.

Treaty Series No. 98 (1975) Cmnd. 6117.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

In the application of this Agreement the provisions of the Convention shall be observed insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating agreed services on specified routes the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for those routes in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation of airlines

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

(2) On receipt of such designations the other Contracting Party shall, without delay, subject to the provision of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant to the airline or airlines designated in accordance with paragraph (1) of this Article the appropriate operating authorisations.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, 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 authorised it may operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement are in force in respect of these services.

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in 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 infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Exemption from charges on equipment, fuel, stores, etc.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges 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, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

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

Either Contracting Party may require the materials referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 7

Unloading of equipment, etc.

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 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 regulations.

ARTICLE 8

Principles governing operation of agreed services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the 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 routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements for the

carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Capacity provided for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be 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 agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 9

Tariffs

(1) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines 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.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, 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.

(4) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(5) This approval should in principle be given expressly. But if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) 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 (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(6) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical

authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(8) 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 (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 10

Provision of statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Transfer of earnings

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of their receipts in its territory over their expenditure therein. Such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

ARTICLE 12

Airline representation

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations relating to entry and residence of the other Contracting Party, to bring in and maintain on the territory of such other Contracting Party their own representatives together with such technical and commercial staff as are required for the provision of the air services.

ARTICLE 13

Consultation

(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 annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be either oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 14

Settlement of disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall 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 (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within the sixty (60) days which follow the nomination of the first two. 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 Organisation 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 tribunal.

(3) Each of the Contracting Parties shall bear the cost of the remuneration of its own arbitrator and half that of the third arbitrator.

(4) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 15

Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties after consultation in accordance with Article 13 of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of Notes, through the diplomatic channel.

ARTICLE 16

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 Organisation. 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 Organisation.

ARTICLE 17

Entry into force

This Agreement shall enter into force upon notification by the Contracting Parties of the completion of their respective constitutional requirements.⁽³⁾

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the National Executive Council of the Republic of Zaire respectively, have signed the present Agreement.

Done at Kinshasa this seventeenth day of May 1974 in four original texts, two in the English language and two in the French language, the four texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

MARK ALLEN

*Her Britannic Majesty's
Ambassador*

For the National Executive Council of the Republic of Zaire:

EKETEBI MOYIDIBA

MONDJOLOMBA

*Le Commissaire d'État aux
Transports et Communications*

⁽³⁾ The Agreement entered into force on 12 November 1975.

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Route to be operated by the designated airline or airlines of Zaire.

Points in Zaire—Intermediate points in Africa and Western Europe (including Brussels and Paris)—London—Points beyond in Western Europe.

Notes :

1. In both directions.
2. The designated airline or airlines of Zaire may on any or all flights omit calling at any point provided that the agreed services on the route begin at a point in Zaire territory.
3. No traffic is to be uplifted at any intermediate or beyond point for discharge at London nor is any traffic to be uplifted at London for discharge at any intermediate or beyond point, except that an airline designated by Zaire may on one service a week uplift traffic at Paris and/or Brussels for discharge at London, and may on one service a week uplift traffic at London for discharge at Paris and/or Brussels.

Section 2

Route to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

Points in the United Kingdom—Intermediate points in Western Europe and Africa (including Kano and Lagos)—Kinshasa—Points beyond in Africa.

Notes :

1. In both directions.
2. The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any point provided that the agreed services on the route begin at a point in United Kingdom territory.
3. No traffic is to be uplifted at any intermediate or beyond point for discharge at Kinshasa nor is any traffic to be uplifted at Kinshasa for discharge at any intermediate or beyond point, except that an airline designated by the United Kingdom may on one service a week uplift traffic at Kano and/or Lagos for discharge at Kinshasa, and may on one service a week uplift traffic at Kinshasa for discharge at Kano and/or Lagos.

ACCORD
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE DU NORD
ET LE CONSEIL EXÉCUTIF NATIONAL DE LA RÉPUBLIQUE
DU ZAÏRE, RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE
LEURS PAYS RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre :

Etant Parties à la Convention sur 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 pays respectifs et au-delà

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Définitions

Pour l'application du présent accord, sauf dispositions contraires :

- (a) le terme " la Convention " signifie la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le septième jour du mois de décembre 1944 et comprenant toute Annexe adoptée selon l'Article 90 de cette Convention et toute amendement aux Annexes ou à la Convention selon les Articles 90 et 94 dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés ou ont été ratifiés par les deux Parties Contractantes;
- (b) le terme " autorités aéronautiques " signifie, dans le cas du Royaume-Uni, the Secretary of State for Trade ou toute personne ou tout organisme qui serait autorisé à exercer une fonction particulière en ce qui concerne le présent Accord; et dans le cas de la République du Zaïre, le Commissaire d'Etat aux Transports et Communications et toute personne ou tout organisme qui serait autorisé à exercer toutes fonctions actuellement assumées par ladite autorité ou fonctions similaires;
- (c) le terme " entreprise désignée " signifie une entreprise de transport aérien désignée " et autorisée conformément à l'Article 4 du présent Accord;
- (d) le terme " territoire " en relation avec un Etat s'entend conformément à la définition donnée par l'Article 2 de la Convention;
- (e) les terms " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien ", escale non commerciale ", ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l' Article 96 de la Convention.

ARTICLE 2

Application de la Convention de Chicago

Pour l'application du présent Accord, les dispositions de la Convention devront être respectées dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

ARTICLE 3

Octroi des droits

(1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers:

- (a) le droit de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
- (b) le droit de faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales.

(2) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la partie appropriée du Tableau des Routes annexé au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés respectivement "les services agréés et les routes spécifiées". Pour l'exploitation des services agréés sur des routes spécifiées les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront, outre des droits spécifiés au paragraphe (1) du présent Article du droit de faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante aux points indiqués pour ces routes dans l'Annexe au présent Accord, afin d'y embarquer et de débarquer des passagers, du fret et du courrier.

(3) Aucune disposition du paragraphe (2) du présent Article ne peut être considérée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, du fret et du courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, et destinés à un autre point situé sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 4

Désignation des entreprises

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Dès réception de cette désignation l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présente Article, accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées conformément au paragraphe 1 du présent Article les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'Article 3 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

(5) Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra exploiter les services agréés, à condition que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'Article 9 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne ces services.

ARTICLE 5

Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'Article 3 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque:

- (a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante ayant désigné l'entreprise, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que.
- (b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- (c) cette entreprise n'exploite pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

(2) A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions prévues au paragraphe 1 du présent Article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 6

Exonérations des redevances sur les équipements, carburants et provisions de bord

(1) Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante, ainsi que les équipements normaux, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) demeurant à bord seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie

Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou leur utilisation sur la partie du trajet effectué au-dessus de ce territoire.

(2) Seront également exonérés des ces mêmes droits, frais et redevances, à l'exception des frais correspondants aux services rendus :

- (a) les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et destinées à la consommation à bord des aéronefs sortant du territoire et assurant un service aérien international de l'autre Partie Contractante;
- (b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante;
- (c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie Contractante même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Chaque partie Contractante peut garder sous la surveillance ou le contrôle de la douane le matériel énuméré aux alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus.

ARTICLE 7

Déchargement d'équipements etc

Les équipement normaux de bord, ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou que d'autres dispositions soient prises en conformité avec les règlements douaniers.

ARTICLE 8

Les principes Régissant l'exploitation des services agréés

(1) Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des deux Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

(2) Pour l'exploitation des services agréés, les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes prendront en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services qu'assurent ces dernières sur la totalité ou partie des mêmes routes.

(3) Les services agréés exploités par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes doivent être adaptés aux exigences du public concernant le transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient de remplissage raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, du fret et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise de transport aérien. En ce qui concerne le transport de passagers, du fret ou du courrier embarqués et débarqués aux points situés sur les routes spécifiées dans les territoires des Etats tiers, la capacité devra repondre :

- (a) aux exigences du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise de transport aérien;
- (b) aux exigences du trafic dans la région à travers laquelle passe les services agréés, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans cette région;
- (c) aux exigences de l'exploitation des services directs.

ARTICLE 9

Tarifs

(1) Pour l'application des paragraphes suivants, le terme "tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les commissions pour les services d'agence et autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport du courrier.

(2) Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

(3) Les tarifs visés au paragraphe (2) du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes, après consultation avec les autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, autant que possible, suivant les procédures de l'Association Internationale du Transport Aérien relatives à l'établissement des tarifs.

(4) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux ce délai peut être réduit, avec l'accord desdites autorités.

(5) Cette approbation doit en principe être donnée expressément. Mais si ni l'une ni l'autre des Autorités Aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours suivant la date de soumission, conformément aux

dispositions du paragraphe (4) du présent Article, ces tarifs seront considérés comme ayant été approuvés. Au cas où le délai de soumission aura été réduit, comme prévu au paragraphe 4, les Autorités Aéronautiques peuvent se mettre d'accord pour que le délai de notification de désaccord soit inférieur à trente (30) jours.

(6) Si un tarif ne peut pas être fixé conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article, ou si, pendant le délai défini au paragraphe (5) du présent Article, une des Autorités Aéronautiques fait part à l'autre Autorité Aéronautique de son désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes devront s'efforcer, après consultation avec les Autorités Aéronautiques de tout autre Etat dont elles jugeront les conseils comme pouvant être utiles, de déterminer le tarif par accord mutuel.

(7) Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord ni sur l'un quelconque des tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe (4) du présent Article, ni sur la fixation des tarifs conformément au paragraphe (6) du présent Article, le différend sera réglé selon les dispositions de l'Article 14 du présent Accord.

(8) Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Cependant, un tarif ne pourra être prolongé en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait dû expirer.

ARTICLE 10

Fourniture de renseignements

Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à la demande de ces dernières, les bulletins périodiques ou tout autre renseignement statistique qui pourraient être raisonnablement exigés pour contrôler la capacité offerte sur les services agréés par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie Contractante citée en premier lieu dans le présent Article. De tels renseignements comprendront toutes les informations nécessaires pour déterminer l'importance du trafic exploité par ces entreprises de transport aérien sur les services agréés, ainsi que les origines et les destinations de ce trafic.

ARTICLE 11

Transfert des recettes

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit du libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire, de tels transferts étant effectués aux taux de change en vigueur applicables aux paiements courants.

ARTICLE 12

Représentation des Entreprises de Transport Aérien

La ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante aura ou auront le droit, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée et au séjour, d'introduire et d'entretenir sur le territoire de cette autre Partie Contractante ses ou leurs représentants, ainsi que le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services aériens agréés.

ARTICLE 13

Consultation

(1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe. Elles se consulteront également lorsque c'est nécessaire pour y apporter des modifications.

(2) Chaque Partie Contractante pourra demander une consultation soit orale, soit écrite, et elle devra débiter dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes ne se mettent d'accord pour la prolongation de ce délai.

ARTICLE 14

Règlement des Différends

(1) Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes devront s'efforcer d'abord de le régler par voie de négociations directes.

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme; si elles n'acceptent pas cette procédure, le différend sera soumis, à la demande de l'une des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres chacune des Parties Contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres. Chaque Partie Contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception par l'une des Parties Contractantes d'un préavis de l'autre Partie Contractante, transmis par la voie diplomatique et demander l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans les soixante (60) jours qui suivent la désignation des deux premiers. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être prié par l'une des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de Président du tribunal arbitral.

(3) Chaque Partie Contractante prendra en charge la rémunération de son arbitre et la moitié de celle du troisième arbitre.

(4) Les Parties Contractantes devront se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe (2) du présent Article.

ARTICLE 15

Amendement de l'Accord

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, y compris le Tableau des Routes ci-annexé, une telle modification, si elle est approuvée par les deux Parties Contractantes après consultation conformément à l'article 13 du présent Accord, n'entrera en vigueur qu'après confirmation de ladite modification par un échange de notes par la voie diplomatique.

ARTICLE 16

Dénonciation de l'Accord

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 17

Entrée en vigueur

Le Présent Accord entrera en vigueur après notification par les deux Parties Contractantes de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

En foi de quoi, les soussignés, dûment mandatés respectivement à cet effet par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre, ont signé le présent Accord.

Fait à Kinshasa le dix-septième jour de mai 1974 en quatre exemplaires originaux, dont deux en langue française et deux en langue anglaise, les quatre textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord :

MARK ALLEN
*Her Britannic Majesty's
Ambassador*

Pour le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre :

EKETEBI MOYIDIBA
MONDJOLOMBA
*Le Commissaire d'État aux
Transport et Communications*

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1.

Route devant être exploitée par la (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par le Zaïre :

Points au Zaïre—Points intermédiaires en Afrique et en Europe Occidentale (y compris Bruxelles et Paris)—Londres—Points au-delà en Europe Occidentale.

Remarques :

1. Dans les deux directions.
2. La (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par le Zaïre peut (peuvent) au cours de tout vol omettre de faire escale à tout point à condition toutefois que les services agréés sur la route commencent au Zaïre.
3. Aucun trafic ne doit être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué à Londres, ni embarqué à Londres pour être débarqué à tout point intermédiaire ou au-delà, à la seule exception que l'entreprise désignée par la République du Zaïre peut, à raison d'un service par semaine, embarquer du trafic à Paris et/ou à Bruxelles pour le débarquer à Londres, et peut en outre, à raison d'un service par semaine, embarquer du trafic à Londres pour le débarquer à Paris et/ou à Bruxelles.

Section 2

Route devant être exploitée par la (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par le Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni—Points intermédiaires en Europe Occidentale et en Afrique (y compris Kano et Lagos)—Kinshasa—Points au-delà en Afrique.

Remarques :

1. Dans les deux directions.
2. La (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par le Royaume-Uni peut (peuvent) au cours de tout vol omettre de faire escale à tout point à condition toutefois que les services agréés sur la route commencent au Royaume-Uni.
3. Aucun trafic ne doit être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué à Kinshasa, ni embarqué à Kinshasa pour être débarqué à tout point intermédiaire ou au-delà, à la seule exception que l'entreprise désignée par le Royaume-Uni peut, à raison d'un service par semaine, embarquer du trafic à Kano et/ou à Lagos pour le débarquer à Kinshasa, et peut en outre à raison d'un service, par semaine embarquer du trafic à Kinshasa pour le débarquer à Kano et/ou à Lagos.