

No. 24129

BELGIUM
and
RWANDA

Agreement concerning scheduled air transport (with annex and exchange of letters). Signed at Brussels on 2 February 1966

Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Kigali, 23 August 1972, and Brussels, 8 November 1972

Authentic text: French.

Registered by Belgium on 9 June 1986.

BELGIQUE
et
RWANDA

Accord relatif au transport aérien régulier (avec annexe et échange de lettres). Signé à Bruxelles le 2 février 1966

Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Kigali, 23 août 1972, et Bruxelles, 8 novembre 1972

Texte authentique : français.

Enregistré par la Belgique le 9 juin 1986.

ACCORD¹ RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LA RÉPUBLIQUE RWAN- DAISE

Le Royaume de Belgique et la République Rwandaise,

Tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago²,

Désirant régler les transports aériens entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Aux fins du présent Accord et à moins que le texte n'en stipule autrement :

1) Le terme «Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toutes Annexes adoptées selon l'article 90 de ladite Convention et tout amendement de ladite Convention ou de ses Annexes adopté selon les articles 90 et 94 de celle-ci.

2) L'expression «autorités aéronautiques» signifie en ce qui concerne le Royaume de Belgique, l'Administration de l'Aéronautique, Ministère des Communications et en ce qui concerne la République Rwandaise, la Direction de l'Aviation Civile, Ministère des Postes, Télécommunications et Transports ou dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées.

3) L'expression «entreprise désignée» signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée à l'autre, par notification écrite, conformément aux dispositions de l'Article 3 du présent Accord pour assurer des services aériens sur les routes spécifiées.

4) Le terme «territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

5) Les expressions «service aérien», «service international», «entreprise de transport aérien», «escale non commerciale» ont respectivement les significations que leur prête l'Article 96 de la Convention.

Article 2. 1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux des droits ci-après :

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

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 2 février 1966 par la signature, et à titre définitif le 28 novembre 1975 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Kigali, conformément au paragraphe 2 de l'article 19.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

- c) Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3. 1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante 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. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent Article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

6. Chaque Partie Contractante aura le droit par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante de remplacer l'entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée bénéficiera des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 4. 1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires si :

- a) Elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante 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, ou si
- b) Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c) Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

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

Article 5. 1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Tant que subsistera l'obligation du visa pour l'admission d'étrangers dans le territoire d'une des Parties Contractantes, les membres du personnel inscrits au manifeste de bord de tout aéronef utilisé pour l'exploitation d'un service convenu au présent Accord seront exempts de l'obligation du passeport et du visa pour autant qu'ils soient en possession du document d'identité prévu à l'Annexe 9 à la Convention.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent Article.

5. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'a pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Article 6. 1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions à bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de 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 employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b) Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque 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.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peu-

vent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 7. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes sont, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 9. 1. Les entreprises désignées jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

2. En exploitant les services convenus sur les routes spécifiées, l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services aériens que cette entreprise assure sur tout ou parties des mêmes itinéraires.

3. Les services convenus desservant les routes spécifiées auront pour but principal d'offrir à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable une capacité de transport correspondant à la demande du trafic prévisible à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'assurer le transport entre des points d'une route spécifiée, situés dans le territoire de l'autre Partie Contractante et un troisième Etat sera exercé compte tenu du développement ordonné du trafic aérien international, afin que l'offre de transport soit adaptée :

- a) Aux besoins de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise,
- b) Aux besoins de trafic existant dans les régions traversées compte tenu des services locaux et régionaux,
- c) Aux nécessités d'une exploitation économique des services aériens internationaux en transit.

Article 10. 1. Les tarifs passagers et fret applicables sur les services convenus seront ceux recommandés par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) et approuvés par les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante.

2. A défaut de tels tarifs, ils seront fixés de commun accord par les entreprises désignées intéressées compte tenu de tous les éléments d'appréciation, tels que les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques particulières des différents itinéraires ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises qui desservent tout ou partie du même itinéraire.

3. Si un accord ne se fait pas en conformité du § 2 entre les entreprises désignées, ou si une Partie Contractante ne donne pas son accord sur les tarifs qui lui sont soumis pour approbation, conformément au § 1, les autorités aéronautiques

fixeront de commun accord, les tarifs des itinéraires ou parties d'itinéraires pour lesquels il n'existe pas d'entente.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre comme prévu au § 3 précédent, les Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant par voie de négociations entre Gouvernements.

5. Aussi longtemps qu'un tel règlement n'est pas intervenu, la Partie Contractante qui a fait connaître son désaccord, a le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs antérieurement en vigueur.

Article 11. Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, aux taux officiels, des excédents de recettes sur les dépenses, réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux, effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial est applicable.

Article 12. L'une ou l'autre des entreprises désignées par les Parties Contractantes pourra, sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle désire établir une représentation propre, entretenir et occuper son propre personnel pour ses affaires.

Dans la mesure où une entreprise désignée n'organise pas ses propres services dans les aéroports de l'autre Partie Contractante, les activités en question seront confiées selon les possibilités au personnel des aéroports ou de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

Article 13. Les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront sur demande des statistiques périodiques et autres renseignements analogues qui montrent le volume du trafic transporté sur les services convenus.

Ces statistiques n'excéderont pas ce qui est couramment requis par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 14. 1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'Annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15. 1. Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne peut être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, est soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours du

mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'O.A.C.I. de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. Le tribunal arbitral décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 16. Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17. Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 18. Le présent Accord est conclu pour une période initiale de six ans.

A l'expiration de cette période initiale, l'Accord sera prorogé par tacite reconduction pour des périodes successives de trois ans, sauf dénonciation de celui-ci par l'une des Parties Contractantes un an au moins avant l'expiration soit de la période initiale de six ans soit de l'une des périodes successives de trois ans.

A moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent de retirer la notification de dénonciation, l'Accord cessera d'être en vigueur à l'expiration de la période au cours de laquelle cette dénonciation a été notifiée.

Article 19. 1. Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu le plus tôt possible à Kigali.

2. Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à dater du jour de sa signature et définitivement après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 2 février 1966, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Royaume
de Belgique :

[Signé]

P. H. SPAAK

[Signé]

E. ADAM

Pour la République
Rwandaise :

[Signé]

TH. BAGARAGAZA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes que l'entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique peut exploiter :
Points en Belgique — points intermédiaires — points au Rwanda — points au-delà dans les deux sens.
2. Routes que l'entreprise de transport aérien désignée par la République du Rwanda peut exploiter :
Points au Rwanda — points intermédiaires — points en Belgique — points au-delà dans les deux sens.
3. Tous points ou plusieurs des points sur les routes spécifiées sub 1 et 2 ci-avant peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
4. Les entreprises désignées peuvent assurer les services convenus sur les routes spécifiées sub 1 et 2 ci-avant, en effectuant une rupture de charge dans un pays tiers.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Bruxelles, le 2 février 1966

Monsieur le Ministre,

Me référant aux négociations en vue de la signature de l'Accord aérien entre le Royaume de Belgique et la République Rwandaise, qui se sont déroulées à Kigali du 9 novembre au 12 novembre 1965, j'ai l'honneur de vous confirmer l'accord du Gouvernement belge sur les dispositions additionnelles suivantes :

1. Au cas où un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers se proposerait d'obtenir des droits en service régulier, qui seraient susceptibles d'affecter le trafic intercontinental acheminé sur les routes spécifiées à l'annexe à l'Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront, pour examiner les conséquences pratiques qu'entraînerait l'exercice de ces droits.

2. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront périodiquement sur la position à adopter à l'égard des services aériens non réguliers qui sont susceptibles de porter préjudice à leur trafic réciproque sur les services convenus. Les Parties Contractantes conviennent, dès à présent, de suivre, sauf accord contraire entre elles, les résolutions en vigueur ou qui seraient adoptées pour de tels services par l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).

3. Les dispositions additionnelles qui précèdent seront revues de commun accord si l'une ou l'autre des entreprises désignées venait à être intégrée pour son exploitation dans une institution multinationale de transport aérien ou encore si l'une ou l'autre des Parties Contractantes venait à participer ou à adhérer à une telle institution.

Si ces propositions peuvent être acceptées par le Gouvernement de la République Rwandaise, j'ai l'honneur de suggérer que la présente lettre et votre réponse soient considérées comme faisant partie intégrante de l'Accord.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour vous renouveler les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères,

[*Signé*]

P. H. SPAAK

Son Excellence Monsieur Th. Bagaragaza
Ministre de la Coopération internationale
et du Plan du Rwanda

II

Bruxelles, le 2 février 1966

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre en date de ce jour, libellée comme suit :

[*Voir lettre I*]

En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur de marquer l'accord de mon Gouvernement sur celle-ci.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour vous renouveler les assurances de ma haute considération.

Le Ministre de la Coopération
internationale et du Plan,

[*Signé*]

TH. BAGARAGAZA

Son Excellence Monsieur P. H. Spaak
Ministre des Affaires étrangères
Bruxelles

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE
ROYAUME DE BELGIQUE ET LA RÉPUBLIQUE RWANDAISE
MODIFIANT L'ACCORD DU 2 FÉVRIER 1966² RELATIF AU
TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

I

RÉPUBLIQUE RWANDAISE
MINISTÈRE DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

Kigali, le 23 Août 1972

Réf. N° : N° 3216/5110/AG

Annexe :

Objet : Confirmation Protocole amendant l'Accord aérien du 2.2.66.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu à Bruxelles du 17 au 19 juillet dernier en vue de l'actualisation de l'Accord du 2 février 1966 relatif au transport aérien régulier entre la République Rwandaise et le Royaume de Belgique².

A l'issue de ces entretiens, les délégations respectives de nos deux pays ont repris dans un Protocole, signé le 19 juillet, les amendements suivants, apportés à l'Accord du 2 février 1966 ainsi qu'à son annexe :

1. *Préambule*. Il est ajouté un troisième paragraphe qui se lit comme suit :

«Vu l'essor actuel du développement des services aéronautiques,» . . .

2. *Article 1, paragraphe 2*. Il se lit comme suit :

« . . . en ce qui concerne la République Rwandaise, le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, et, . . . »

3. *Article 4, paragraphe 1*. Il se lit comme suit :

Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer «par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante», une autorisation d'exploitation ou . . .

4. *Article 9*. Il est ajouté un paragraphe 4 libellé comme suit :

«4. Les entreprises désignées sont tenues de communiquer au préalable aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, en tout cas un mois avant la mise en exploitation, le type et la capacité d'aéronefs à utiliser, les horaires et les fréquences de vols ainsi que la nature des services envisagés. Elles devront également leur communiquer toutes modifications éventuelles ultérieures de ces engagements.»

¹ Entré en vigueur le 28 novembre 1975, date de l'entrée en vigueur à titre définitif de l'Accord susmentionné du 2 février 1966, conformément aux dispositions desdites lettres.

² Voir p. 366 du présent volume.

5. *Article 18.* Cet article est modifié comme suit :

«Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée.

Toutefois, chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante, lui faire part de sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale».

6. *Annexe.* Le tableau des routes est modifié comme suit :

«TABLEAU DES ROUTES

1. Routes que l'entreprise de transport aérien désignée par [le] Royaume de Belgique peut exploiter :

Bruxelles — points intermédiaires — Kigali — points au-delà dans les deux sens.

2. Routes que l'entreprise de transport aérien désignée par la République Rwandaise peut exploiter :

Kigali — points intermédiaires — Bruxelles — points au-delà dans les deux sens.

3. Exception faite du point en Belgique et du point au Rwanda, tous points ou plusieurs des points sur les routes spécifiées sub. 1 et 2 ci-avant peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou certains d'entre eux.

4. Les entreprises désignées peuvent assurer les services convenus sur les routes spécifiées sub. 1 et 2 ci-avant, en effectuant une rupture de charge dans un pays tiers».

Conformément au Protocole signé le 19 juillet dernier, je vous confirme par la présente les amendements repris ci-dessus, et vous prie de bien vouloir me confirmer leur acceptation par le Gouvernement belge.

A l'issue des entretiens dont [il est] question ci-avant, il a été également convenu que nos deux pays continueraient à respecter l'esprit du paragraphe 3 figurant dans l'Echange de Lettres du 2 février 1966 considéré comme partie intégrante de l'Accord signé le même jour, en ce qui concerne le recours éventuel au service de sociétés multinationales de transport aérien comme instrument de réciprocité.

Dès que les dispositions qui précèdent auront été confirmées par votre Gouvernement, nous pourrions, suivant les usages constitutionnels de nos pays respectifs, proposer l'Accord du 2 février 1966 tel qu'il est amendé aux formalités de la ratification.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

[Signé]

AUG. MUNYANEZA

Ministre de la Coopération Internationale
de la République Rwandaise

Son Excellence Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères
du Royaume de Belgique
Bruxelles

(Aux bons soins de S.E. Monsieur l'Ambassadeur
de Belgique à Kigali)

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR
ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT
DIRECTION GÉNÉRALE DES RELATIONS ÉCONOMIQUES EXTÉRIEURES
SERVICE DES COMMUNICATIONS

Le 8 novembre 1972

B 20-94-620-00327

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre en date du 23 août 1972, libellée comme suit :

[Voir lettre I]

Je vous confirme l'accord du Gouvernement belge sur les dispositions ci-dessus.

Le Gouvernement belge marque également son accord sur votre proposition de procéder à la ratification de l'Accord aérien entre le Royaume de Belgique et la République Rwandaise signé le 2 février 1966, tel qu'il est amendé par le présent échange de lettres diplomatiques.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, de vous présenter l'assurance de ma très haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères,
P. HARMEL

Monsieur Augustin Munyaneza
Ministre de la Coopération Internationale
du Rwanda à Kigali

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE
RWANDESE REPUBLIC CONCERNING SCHEDULED AIR
TRANSPORT

The Kingdom of Belgium and the Rwandese Republic,

Both parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature on 7 December 1944, at Chicago,²

Wishing to regulate air transport between the territories of their respective countries and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1. For the purpose of this Agreement and unless otherwise stated in the text,

1. The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, including all annexes adopted under article 90 of that Convention and any amendments to the Convention or its annexes adopted under articles 90 and 94 thereof.

2. The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of Belgium, the Aviation Administration in the Ministry of Communication, and in the case of the Rwandese Republic, the Civil Aviation Department in the Ministry of Postal Services, Telecommunication and Transport or, in either case, any person or body authorized to exercise the functions at present assigned to them.

3. The term “designated airline” means any airline that one Contracting Party designates to provide air services on the routes specified, informing the other thereof in writing in accordance with the provisions of article 3 of this Agreement.

4. The term “territory” has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

5. The terms “air services”, “international service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedule included in the annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter referred to as the “agreed services” and “specified routes”.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following rights in operating international services:

(a) To overfly across, without landing, the territory of the other Contracting Party;

(b) To make stops in that territory for non-traffic purposes;

¹ Came into force provisionally on 2 February 1966 by signature and definitively on 28 November 1975 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Kigali, in accordance with article 19 (2).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 and vol. 1175, p. 297.

- (c) To take on and put down international traffic in passengers, cargo and mail in that territory at the points specified in the annex.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline to operate the agreed services. Such designation shall be the subject of written notification between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. The Contracting Party which receives the notice of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay grant the required operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

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

4. Each Contracting Party reserves the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Upon receipt of the operating authorization provided in paragraph 2 of this article, the designated airline may begin at any time to operate any agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

6. Each Contracting Party shall have the right to replace the designated airline with another one by notifying the other Contracting Party in writing. The new designated airline shall enjoy the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it deems necessary on the exercise of these rights if:

- (a) It is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or if
- (b) The airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or if
- (c) The airline does not operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed by this Agreement and its annex.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for in paragraph 1 of this article is necessary in order to prevent further infringements of laws or regulations, such right may be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. 1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to and departure from its territory of aircraft engaged in international air

navigation or flights of such aircraft above its territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as those relating to entry, exit, emigration, immigration formalities, customs and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while the latter are within the territory of that Contracting Party.

3. As long as there is a visa requirement for the admission of aliens to the territory of one of the Contracting Parties, the crew members listed on the flight manifest of all aircraft used for operating an agreed service under this Agreement shall be exempt from the passport and visa requirement provided that they are in possession of the identity document referred to in annex 9 to the Convention.

4. Each Contracting Party undertakes not to give preference to its own airlines over the designated airline of the other Contracting Party in applying the laws and regulations referred to in this article.

5. The designated airline of the other Contracting Party shall not be required to pay higher rates than those paid for national aircraft operated on scheduled international air services for use of the airports and other facilities provided by one Contracting Party.

Article 6. 1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of one 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 duties or charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from these same duties, fees and taxes, with the exception of charges levied for services rendered:

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, for use on board aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts and regular on-board equipment imported into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services;
- (c) Fuels and lubricants destined to supply aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party even when 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.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies on board the aircraft used by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent 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 7. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of one Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 8. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party shall, during their period of validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to, or validated for, its own nationals by the other Contracting Party or any other State.

Article 9. 1. The designated airlines shall enjoy equal and equitable opportunities in the operation of the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

2. In operating the agreed services on the specified routes, the airline designated by one Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to impair unduly the air services which that latter airline provides on all or part of the same routes.

3. The agreed services operating on the specified routes shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of carrying capacity adapted to the anticipated traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline. The right of that airline to provide transport between points of one specified route situated in the territory of the other Contracting Party and a third State shall be exercised with due regard for the orderly development of international air traffic so that the provision of transport shall be adapted to:

- (a) Traffic requirements from and to the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements in the regions served, local and regional services being taken into account;
- (c) The need for economy of operation of international air services in transit.

Article 10. 1. The passenger and freight tariffs charged on the agreed services shall be those recommended by the International Air Transport Association (IATA) and approved by the aeronautical authorities of each Contracting Party.

2. If such tariffs do not exist, they shall be established by mutual agreement by the designated airlines concerned, due regard being paid to all factors, such as the cost of operation, reasonable profit, the specific characteristics of the different routes and the tariffs charged by other airlines operating over all or part of the same route.

3. If agreement is not reached by the designated airlines in accordance with paragraph 2 or if a Contracting Party does not agree to the tariffs submitted to it for approval in accordance with paragraph 1, the aeronautical authorities shall determine by mutual agreement the tariffs for the routes or parts of routes for which there is no agreement.

4. If the aeronautical authorities cannot agree as provided for under the foregoing paragraph 3, the Contracting Parties shall endeavour to arrive at a satisfactory settlement through negotiations between the Governments.

5. Pending such a settlement, the Contracting Party which has made known its dissatisfaction shall have the right to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in force.

Article 11. Each Contracting Party undertakes to guarantee to the other Contracting Party the right to transfer freely at official rates, the excess of receipts over expenditure earned in its territory from the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by the designated airline of the other Contracting Party. If payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, that special agreement shall apply.

Article 12. Either of the airlines designated by the Contracting Parties may maintain and employ its own personnel for its commercial activities at the airports and in the cities of the other Contracting Party where it wishes to establish its own representation.

Where a designated airline does not organize its own services at the airports of the other Contracting Party, such activities shall be entrusted, where possible, to the personnel of the airports or of the airline designated by the other Contracting Party.

Article 13. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall provide each other, on request, with periodic statistics and other similar information indicating the amount of traffic carried on the agreed services.

These statistics shall not exceed that which is currently required by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 14. 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 consultation shall begin within a period of 60 days from the date of the receipt of the request. Any modification of this Agreement shall enter into force as soon as the two Contracting Parties notify each other of the completion of their respective constitutional procedures.

2. Modifications of the Annex to this Agreement may be agreed upon directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed through an exchange of diplomatic notes.

Article 15. 1. Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through direct negotiations or the diplomatic channel shall be referred, at the request of either of the Contracting Parties, to an arbitral tribunal composed of three members.

2. To that end, each Contracting Party shall appoint an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a third, who shall be a national of a third State, as President. If, within a period of two months from the date on which one of the Contracting Parties appointed an arbitrator, the other Contracting Party has not appointed its arbitrator or if, in the course of the month following the appointment of the second arbitrator, the arbitrators thus appointed have not agreed on the choice of a President, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision rendered under this article.

5. The arbitral tribunal shall decide on the apportionment of the costs arising from said procedure.

Article 16. This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. This Agreement and its Annex shall be brought into conformity with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 18. This Agreement is concluded for an initial period of six years.

Upon the expiry of this initial period, the Agreement shall be automatically renewed for successive three-year periods, unless it is denounced by one of the Contracting Parties at least one year before the expiry of either the initial six-year period or one of the successive three-year periods.

Unless both Contracting Parties agree to withdraw the notice of denunciation, the Agreement shall cease to be in force upon the expiry of the period in which said notice was given.

Article 19. 1. This Agreement shall be ratified and the exchange of the instruments of ratification shall take place as soon as possible at Kigali.

2. This Agreement shall enter into force provisionally from the date of its signature and definitively after the exchange of the instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed this Agreement.

DONE at Brussels on 2 February 1966, in duplicate in the French language.

For the Kingdom
of Belgium:

[Signed]

P. H. SPAAK

[Signed]

E. ADAM

For the Rwandese
Republic:

[Signed]

TH. BAGARAGAZA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes on which the airline designated by the Kingdom of Belgium may operate:
Points in Belgium — intermediate points — points in Rwanda — points beyond in both directions.
2. Routes on which the airline designated by the Rwandese Republic may operate:
Points in Rwanda — intermediate points — points in Belgium — points beyond in both directions.
3. All or several of the points on the routes specified in paragraphs 1 and 2 above may, at the option of the designated airline, not be served on all or some flights.
4. The designated airlines may provide the agreed services on the routes specified in paragraphs 1 and 2 above with a change of aircraft in a third country.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Brussels, 2 February 1966

Sir,

With reference to the negotiations which took place in Kigali from 9 to 12 November 1965, in preparation for the signing of the air transport Agreement between the Kingdom of Belgium and the Rwandese Republic, I have the honour to confirm that the Belgian Government agree to the following additional provisions:

1. If a third country or an airline of a third country wishes to obtain regular service rights which might affect intercontinental traffic on the routes specified in the annex to the Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult one another in order to consider the practical implications of the exercise of those rights.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult one another periodically on the position to be adopted with regard to non-scheduled air services which may be detrimental to their reciprocal traffic on the agreed services. The Contracting Parties agree henceforth to follow, unless otherwise agreed by them, the resolutions which are in force or which may be adopted for such services by the International Air Transport Association (IATA).
3. The foregoing additional provisions shall be revised through mutual agreement if either of the designated airlines, in order to operate, becomes part of a multinational air transport institution or if either Contracting Party participates in or joins such an institution.

If these proposals are acceptable to the Government of the Rwandese Republic, I have the honour to suggest that this letter and your reply should be considered as an integral part of the Agreement.

Accept, Sir, etc.

[*Signed*]

P. H. SPAAK
Minister for Foreign Affairs

His Excellency Mr. Th. Bagaragaza
Minister of International Co-operation
and Planning of Rwanda

II

Brussels, 2 February 1966

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, which reads as follows:

[*See letter I*]

In reply to your letter, I have the honour to indicate that my Government is in agreement with it.

I take this opportunity, etc.

[*Signed*]

TH. BAGARAGAZA
Minister of International Co-operation
and Planning

His Excellency Mr. P. H. Spaak
Minister for Foreign Affairs
Brussels

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE RWANDESE REPUBLIC AMENDING THE AGREEMENT OF 2 FEBRUARY 1966² CONCERNING SCHEDULED AIR TRANSPORT

1

RWANDESE REPUBLIC
MINISTRY OF INTERNATIONAL CO-OPERATION

Kigali, 23 August 1972

Ref. No.: No. 3216/5110/AG

Annex:

Subject: Confirmation of Protocol amending Air Agreement of 2.2.66.

Sir,

I have the honour to refer to the talks which took place in Brussels from 17 to 19 July this year for the purpose of updating the Agreement of 2 February 1966 concerning scheduled air transport between the Rwandese Republic and the Kingdom of Belgium.²

At the conclusion of those talks, our two countries' respective delegations set forth in a Protocol, signed on 19 July, the following amendments to the Agreement of 2 February 1966 and its annex:

1. *Preamble.* A third paragraph has been added reading as follows:

"In view of the current rapid development of aeronautical services," . . .

2. *Article 1, paragraph 2* reads as follows:

". . . in the case of the Rwandese Republic, the Minister whose responsibilities include civil aviation, and, . . ."

3. *Article 4, paragraph 1* reads as follows:

"Each Contracting Party shall have the right to revoke, "by giving notice in writing to the other Contracting Party", an operating authorization or . . .

4. *Article 9.* A new paragraph has been added at the end reading as follows:

"4. The designated enterprises shall inform the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in advance, at least one month prior to beginning operation, of the type of aircraft to be used and their capacity, the schedules and frequency of flights and the type of services planned. They shall also inform them of any subsequent changes."

5. *Article 18.* This article has been amended to read as follows:

"This Agreement is concluded for an indefinite period.

"However, each Contracting Party, may at any time, give notice to the other Contracting Party, in writing, of its decision to terminate the present

¹ Came into force on 28 November 1975, i.e., the date of the definitive entry into force of the above-mentioned Agreement of 2 February 1966, in accordance with the provisions of the said letters.

² See p. 377 of this volume.

Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation organization. Termination shall take effect one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of that period.

“Where the Contracting Party which receives such notice does not acknowledge receipt, that notice shall be deemed to have been received 15 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.”

6. *Annex.* The route schedule has been amended as follows:

“ROUTE SCHEDULE

“1. Routes on which the airline designated by the Kingdom of Belgium may operate:

Brussels — intermediate points — Kigali — points beyond in both directions.

“2. Routes on which the airline designated by the Rwandese Republic may operate:

Kigali — intermediate points — Brussels — points beyond in both directions.

“3. With the exception of the point in Belgium and the point in Rwanda, all or several of the points on the routes specified in paragraphs 1 and 2 above may, at the option of the designated airlines, not be served on all or some flights.

“4. The designated airlines may provide the agreed services on the routes specified in paragraphs 1 and 2 above with a change of aircraft in a third country.”

In accordance with the Protocol signed on 19 July of this year, I hereby confirm the amendments set forth above and request you to be so good as to confirm their acceptance by the Belgian Government.

At the conclusion of the talks referred to above, it was also agreed that our two countries would continue to respect the spirit of paragraph 3 of the Exchange of Letters of 2 February 1966, which is considered an integral part of the Agreement signed on the same day, with regard to the possible use of the service of multinational air transport companies as an instrument of reciprocity.

As soon as the foregoing provisions are confirmed by your Government, we shall be able, in accordance with the constitutional practices of our respective countries, to submit the Agreement of 2 February 1966, as amended, for formal ratification.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

AUG. MUNYANEZA
Minister of International Co-operation
of the Rwandese Republic

His Excellency the Minister for Foreign Affairs
of the Kingdom of Belgium
Brussels

(c/o H.E. the Ambassador of Belgium in Kigali)

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, FOREIGN TRADE
AND DEVELOPMENT CO-OPERATION
DEPARTMENT OF FOREIGN ECONOMIC RELATIONS
COMMUNICATIONS SERVICE

8 November 1972

B 20-94-620-00327

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated 23 August 1972, which reads as follows:

[See letter I]

I confirm that the Belgian Government agrees to the foregoing provisions.

The Belgian Government also indicates its agreement to your proposal to undertake the ratification of the Air Transport Agreement between the Kingdom of Belgium and the Rwandese Republic, as amended by this exchange of diplomatic letters.

Accept, Sir, etc.

P. HARMEL
Minister for Foreign Affairs

Mr. Augustine Munyaneza
Minister of International Co-operation
of Rwanda
Kigali
