

**Bulletin officiel n° 3727 du 2 regeb 1404 (4 Avril 1984)**  
**Dahir n° 1-82-237 du 3 rebia II 1403 (18 janvier 1983) portant publication de l'accord relatif aux transports aériens réguliers entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement du Royaume de Norvège, fait à Rabat le 14 novembre 1977.**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes - puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que notre Majesté Chérifienne,

Vu l'accord relatif aux transports aériens réguliers entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement du Royaume de Norvège, fait à Rabat le 14 novembre 1977 ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des procédures nécessaires à la mise en vigueur dudit accord,

**A décidé ce qui suit :**

**Article Premier :** Sera publié au Bulletin officiel, tel qu'il est annexé au présent dahir, l'accord relatif aux transports aériens réguliers entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement du Royaume de Norvège, fait à Rabat le 14 novembre 1977.

**Article 2 :** Le présent dahir sera publié au Bulletin officiel.

Fait à Marrakech, le 3 rebia II 1403 (18 janvier 1983).

Pour contresigner :

Le Premier ministre,

**Maati Bouabid.**

\*

\* \*

**Accord entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement du Royaume de Norvège relatif aux transports aériens réguliers**

Le Gouvernement du Royaume du Maroc

*Et*

Le Gouvernement du Royaume de Norvège

Considérant que le Royaume du Maroc et le Royaume de Norvège sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale et à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

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

Sont convenus de ce qui suit :

**Article Premier :** Pour l'application de cet accord, à moins que le contexte n'exige une autre interprétation :

le terme la convention signifie la convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite convention et tout amendement des annexes ou de la convention adopté en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, si lesdits amendements et annexes ont été adoptés par les deux Parties Contractantes ;

le terme autorités aéronautiques signifie, en ce qui concerne le Royaume du Maroc, ministère des transports direction de l'air et en ce qui concerne le Royaume de Norvège, le ministère des communications et transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;

le terme entreprise de transport aérien désignée signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée conformément à l'article 3 de cet accord ;

les termes territoire, service aérien, service aérien international, entreprise de transport aérien et escale non commerciale ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux articles 2 et 96 de la convention ;

le terme "annexe" signifie l'annexe de cet accord ou celle-ci modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 15 de cet accord. L'annexe constituera une partie intégrante de cet accord et toute référence à l'accord sera considérée comme incluant une référence à l'annexe sauf s'il en est autrement disposé ;

le terme "tarif" signifie les prix à payer pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent y compris les conditions de l'agence et des autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier.

## **Article 2.**

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée :

survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante ;

faire des escales non commerciales sur ledit territoire ; et

faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'annexe de cet accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier de façon séparée ou combinée.

2° Rien dans le paragraphe 1 de cet article ne pourra être considéré comme conférant à l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises et du courrier transportés contre rémunération par location et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie Contractante.

## **Article 3 :**

Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de cet article, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation appropriée.

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la convention.

Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 de cet article, ou d'imposer toutes conditions qu'elle jugerait nécessaires à l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, dans tous les cas où ladite Partie Contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont la propriété de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants.

Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 de cet accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

## **Article 4 :**

Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 de cet accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou d'imposer toutes conditions qu'elle pourrait estimer nécessaires à l'exercice de ces droits :

dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont la propriété de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de cette Partie Contractante, ou dans le cas où cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits, ou dans le cas où de toute autre manière ladite entreprise ne se conforme pas aux conditions prescrites par cet accord.

A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 de cet article ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

**Article 5 :**

Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations d'aviation à l'égard des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à l'égard des aéronefs de l'entreprise de transport aérien nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application de ses règlements relatifs à la douane, l'immigration et la quarantaine et à l'utilisation des aéroports, voies aériennes et services de circulation aérienne sous son contrôle.

**Article 6 :**

Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée d'une partie contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur 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 et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances représentatives du service rendu :

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 assurant un service international de l'autre Partie Contractante ;

les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ;

les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transport aérien 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 ;

Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits énumérés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus.

**Article 7 :**

Les équipements normaux du bord ainsi que les produits et 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 aient reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

**Article 8 :**

Les entreprises de transport aérien désignées jouiront des possibilités justes et équitables pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 de cet accord.

En exploitant les services agréés sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 de cet accord, l'entreprise désignée par chacune des deux Parties Contractantes devra prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur toute ou partie des mêmes routes.

Les services agréés et mis en oeuvre par une entreprise désignée auront pour objet primordial d'offrir une capacité adaptée à la demande courante et raisonnablement prévisible, pour le transport de passagers, de courrier et de marchandises, en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise.

Le droit de l'entreprise désignée par chacune des deux Parties Contractantes, d'embarquer et de débarquer dans un point du territoire de l'autre Partie Contractante, un trafic international à destination ou en provenance d'un pays tiers, devra être exercé conformément aux principes selon lesquels la capacité sera adaptée :

à la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien,

à la demande de trafic des régions desservies, compte tenu des autres services de transport aérien établis par des entreprises de transport aérien des Etats qui forment la région, et aux exigences d'une opération économique des services agréés.

#### **Article 9 :**

Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante devront être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.

Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 de cet article devront, si possible, être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées, après consultation des autres entreprises exploitant toute ou partie de la route ; les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

Cette approbation pourra être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de leur soumission conformément au paragraphe 3 de cet article, lesdits tarifs seront considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de cet article, ou si, une autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 de cet article, fait connaître à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes doivent, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 de cet article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 5 de cet article, le différend sera réglé conformément aux dispositions prévues à l'article 17 de cet accord.

Tant que le différend n'aura pas été réglé, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur ; étant entendu que les deux Parties Contractantes devront aboutir à un accord dans des délais raisonnables.

**Article 10 :** Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert au taux de change officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

**Article 11 :** Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante devront fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur leur demande, toutes données statistiques régulières ou autres, pouvant être raisonnablement exigées pour contrôler la capacité offerte sur les services agréés par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces données devront inclure tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise de transport aérien sur les services agréés.

**Article 12 :** L'entreprise désignée par une Partie Contractante pourra établir et maintenir sa propre agence et employer son propre personnel commercial dans les aéroports et dans les villes du territoire de l'autre Partie Contractante.

**Article 13 :** Les entreprises désignées soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes trente (30) jours, au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, le programme d'exploitation qui comportera le type d'appareil utilisé, la fréquence des services et les horaires envisagés. Toute modification éventuelle ultérieure fera l'objet d'une communication aux autorités aéronautiques pour approbation.

**Article 14 :**

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 de cet accord et de son annexe.

L'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation devra commencer dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande à moins que les deux Parties Contractantes consentent à une extension de cette période.

**Article 15 :**

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque de cet accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques, devra commencer dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Des modifications à apporter à l'annexe de cet accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes.

**Article 16 :** Cet accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties Contractantes.

**Article 17 :**

Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de cet accord, les Parties Contractantes devront essayer en premier lieu de le régler par voie de négociations.

Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra être soumis sur demande des deux Parties Contractantes pour règlement à toute personne ou organisme.

Si le différend n'est pas ainsi réglé, il sera soumis à la demande de l'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux gouvernements désignera un arbitre ; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre, ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la Partie Contractante en défaut.

**Article 18 :** Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer cet accord ; cette notification devra être faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel 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 devra être réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 19 :** Cet accord et son annexe et tout amendement qui leur serait apporté devront être enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 20 :** Cet accord sera appliqué provisoirement dès sa signature ; il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé cet accord.

Fait en double exemplaire à Rabat le 14 novembre 1977, en langue française.

Au nom du gouvernement du Royaume du Maroc

**Mohamed Mekouar**

Directeur de l'air

Au nom du gouvernement du Royaume de Norvège

**Adreas Lothe**

Directeur général du  
ministère des communications

\*

\* \*

## **Annexe**

Tableau de routes

---

Routes marocaines :

Points au Maroc - Oslo et vice-versa

Routes norvégiennes :

Point en Norvège - un point au Maroc et vice-versa.

Rien n'empêchera l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante d'exploiter des points intermédiaires pourvu qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.