

**Bulletin officiel n° 2638 du 17/05/1963 (17 mai 1963)**  
**Dahir n° 1-61-331 du 11 chaabane 1351 (18 janvier 1962) portant ratification de l'accord relatif au transport aérien, signé à Bonn le 12 octobre 1961 entre le Maroc et la République fédérale d'Allemagne.**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de S.M Hassan II)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

**A Décidé ce qui suit :**

**Article Premier :** Est ratifié, tel qu'il est annexé au présent dahir, l'accord relatif au transport aérien, signé à Bonn le 12 octobre 1961 entre Notre Gouvernement et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

**Article 2 :** Le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent dahir.

Fait à Rabat, le 11 chaabane 1381 (18 janvier 1962).

\*

\* \*

**Accord entre le Royaume du Maroc et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens.**

Le Royaume du Maroc et la République Fédérale d'Allemagne, désireux de régler le trafic aérien entre leurs territoires et au-delà, sont convenus des dispositions suivantes :

**Article Premier :**

- 1° Au sens du présent accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par
  - a) Autorité aéronautique : dans la République fédérale d'Allemagne, le ministre fédéral des transports, dans le Royaume du Maroc, le ministre des travaux publics, ou dans l'un et l'autre cas, toute personne où tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ceux-ci ;
  - b) Entreprise désignée : une entreprise de transports aériens qu'une partie contractante désignera par écrit à l'autre partie contractante, conformément à l'article 3, comme étant celle qui exploitera les services aériens internationaux prévus au paragraphe 2 de l'article 2.
- 2° Les termes de territoire, service aérien, service aérien international et escale non commerciale ont, pour l'application du présent accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

**Article 2 :**

- 1° Chaque partie contractante accordera à l'autre partie contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées :  
le droit de survoler son territoire sans y faire escale ;

le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et le droit d'embarquer et de débarquer, à des fins commerciales et en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux escales sur son territoire des services fixés conformément au paragraphe 2 ci-dessous.

- 2° Les services que les entreprises désignées des deux parties contractantes sont autorisées à exploiter en trafic international dans le cadre du présent accord seront fixés dans un tableau de routes qui fera l'objet d'un échange de notes.

**Article 3 :**

- 1° L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 précédent, pourra commencer à tout moment :
- a) lorsque la partie contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une ou plusieurs entreprises, et
  - b) lorsque la partie contractante qui accorde les droits aura autorisé la ou les entreprises désignées à ouvrir le service aérien.
- 2° Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-dessous et de l'approbation des tarifs prévus à l'article 9, la partie contractante qui accorde les droits donnera, sans retard, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.
- 3° Chaque partie contractante a cependant le droit de demander à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux.
- 4° Chaque partie contractante a également le droit de refuser à une entreprise désignée de l'autre partie contractante l'exercice des droits accordés à l'article 2 si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou de groupements de l'autre partie contractante, ou entre les mains de cette dernière elle-même.

**Article 4 :**

- 1° Chaque partie contractante peut révoquer l'autorisation accordée en application du paragraphe 2 de l'article 3, ou la soumettre à des conditions restrictives, si l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en est de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3, n'est pas apportée.

Chaque partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, au sens de l'article 13, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

- 2° Chaque partie contractante a le droit, moyennant notification écrite à l'autre partie contractante, de remplacer une entreprise désignée par une autre. L'entreprise nouvellement désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

**Article 5 :** Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances prélevés sur le territoire de chaque partie contractante pour l'usage des aéroports et des autres installations de la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre partie contractante n'excéderont pas ceux payés par les aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires.

**Article 6 :** En vue d'éviter toute discrimination et pour assurer une égalité absolue de traitement les parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

- a) Les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des parties contractantes ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement de bord, les provisions de bord (denrées alimentaires et stimulants) et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur le territoire de l'autre
- b) partie contractante dans les conditions fixées par sa réglementation douanière, des droits de douane et autres redevances perçues sur les marchandises à l'entrée à la sortie et en transit ;
- c) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord (denrées alimentaires et stimulants) destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe a) ci-dessus seront exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante ou à leur départ de celui-ci dans les conditions fixées par sa réglementation
- d) douanière, des droits de douane et autres redevances, perçus lors de l'entrée, la sortie ou le transit de marchandises ainsi que des frais d'inspection ou autres taxes similaires, à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service extraordinaire ;
- e) Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante et réexportés, resteront exemptés, dans les conditions fixées par la réglementation douanière de cette dernière partie contractante, des droits de douane et autres droits et taxes, perçus lors de l'entrée, la sortie ou le transit de marchandises, ainsi que des impôts de consommation ;
- f) Les exemptions prévues dans les paragraphes a), c) ci-dessus pour les marchandises consommables (carburants, huiles lubrifiantes et provisions de bord) s'appliquent également aux marchandises consommées au-dessus des territoires de l'autre partie contractante.

**Article 7 :**

- 1° Les entreprises désignées des deux parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2.
- 2° En exploitant les services ci-dessus les entreprises désignées d'une partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières exploiteraient sur tout ou partie des mêmes parcours.
- 3° L'exploitation des services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2, entre le territoire de la République fédérale d'Allemagne et le territoire du Royaume du Maroc constitue pour les deux pays un droit primordial.
- 2° Les services sur les routes fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2, auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande prévisible de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports entre les escales situées sur le territoire de l'autre partie contractante, et les escales situées dans des pays tiers sera exercé de manière accessoire dans l'intérêt d'un développement ordonné du trafic aérien international de telle sorte que la capacité soit adaptée :
  - a) à la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise, compte tenu d'un coefficient d'utilisation raisonnable ;
  - b) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux ;
  - c) aux exigences d'une exploitation rentable des services en transit.

**Article 8 :**

- 1° Les entreprises aériennes désignées présenteront aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes, trente jours au plus tard avant le début de l'exploitation des routes aériennes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2, des programmes indiquant la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.
- 1° Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée de la première partie contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic

#### **Article 9 :**

- 1° Les tarifs, à appliquer sur les services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2 aux passagers et aux marchandises, seront établis en tenant compte de tous les éléments, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses lignes, et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même ligne.
- 2° La fixation des tarifs sera faite dans la mesure du possible d'un commun accord entre les entreprises désignées intéressées.

Ces entreprises pourront procéder :

- a) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.) ;
  - b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des Etats tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.
- 3° Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque partie contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans certains cas, sous réserve de l'accord des autorités aéronautiques.
  - 4° Si les entreprises désignées ne parviennent pas à un accord conformément au paragraphe 2 ci-dessus, ou si l'une des parties contractantes déclare ne pas pouvoir approuver les tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront d'établir d'un commun accord les tarifs applicables aux lignes et sections de lignes au sujet desquelles une entente n'a pas été réalisée.
  - 5° Si un accord au sens du paragraphe 4 ci-dessus ne peut être réalisé entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 14 Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la partie contractante qui n'aura pas accepté un tarif aura le droit d'exiger de l'autre partie contractante le maintien des tarifs précédemment en vigueur.

**Article 10 :** Si les deux parties contractantes adhèrent à un même accord multilatéral général sur les transports aériens, les dispositions de ce dernier primeront sur celles du présent accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure un accord multilatéral abroge, modifie ou complète le présent accord auront lieu conformément à l'article 13 du présent accord.

**Article 11 :** Toute entreprise désignée par une partie contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre partie contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation. Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre partie contractante, elle chargera, autant que

possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre partie contractante.

**Article 12 :** En cas de besoin un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des parties contractantes, afin d'assurer une collaboration étroite et une entente quant à l'application et l'interprétation du présent accord.

**Article 13 :** Chaque partie contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu en vue d'examiner les modifications à apporter au présent accord ou au tableau des routes. Il en est de même en ce qui concerne l'examen de l'interprétation et de l'application de l'accord si, de l'avis de l'une des parties contractantes l'échange de vues prévu à l'article 12 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de soixante jours après réception de la requête.

**Article 14 :**

- 1° Dans la mesure où une divergence de vues sur l'application ou l'interprétation du présent accord ne pourrait être réglée conformément à l'article 13, elle sera soumise à un tribunal arbitral, à la demande de l'une des parties contractantes.
- 2° Le tribunal arbitral sera constitué ad hoc de telle manière que chaque partie contractante désignera un arbitre et que ces arbitres s'entendront pour désigner un président ressortissant d'un Etat tiers. Si les arbitres ne sont pas nommés dans les soixante jours qui suivent la notification, par une partie contractante, de son intention d'en appeler à un tribunal arbitral, ou si les arbitres ne peuvent s'entendre pendant un nouveau délai de trente jours sur le choix d'un président, chaque partie contractante pourra, à défaut d'un autre accord, prier le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires. Si le président possède la nationalité de l'une des deux parties contractantes ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est à son suppléant qu'il appartient de procéder aux nominations nécessaires.

- 3° Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Ses décisions sont obligatoires.

Chaque partie contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre, ainsi que la moitié des autres frais.

Pour le reste, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.

**Article 15 :** Le présent accord, toutes ses modifications et tout échange de notes effectué conformément au paragraphe 2 de l'article 2, seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 16 :**

1. Le présent accord sera ratifié, les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Rabat.
2. L'accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.
3. Chaque partie contractante peut dénoncer le présent accord en tout temps. L'accord cessera d'être en vigueur cent quatre vingt jours après réception de la dénonciation par l'autre partie contractante.

Fait à Bonn, le 12 octobre 1961 en double exemplaire en langues allemande et française, les deux textes  
faisant également foi.

Pour le Royaume du Maroc :

**Ahmed Osman.**

Pour la République fédérale d'Allemagne :

**Lahr.**