

This publication super-
sedes Morocco No. 1
(1966), Cmnd. 2866

MOROCCO



Treaty Series No. 87 (1970)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Kingdom of Morocco
for Air Services between and beyond
their Respective Territories

London, 22 October 1965

as amended by an Exchange of Notes signed at
Rabat on 10/14 October 1968

[The Agreement was applied provisionally from 22 October 1965 and
entered into force on 8 September 1969]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
October 1970*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

2s. 6d. [12½p] net

Cmnd. 4471

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF MOROCCO FOR
AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR
RESPECTIVE TERRITORIES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Morocco;

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;⁽²⁾
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Kingdom of Morocco, the Minister of Public Works, Directorate of Air, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (d) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

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

⁽²⁾ Treaty Series No. 63 (1961), Cmnd. 1448.

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

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

Treaty Series No. 59 (1962), Cmnd. 1826.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

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

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, food, beverages, tobacco and all other aircraft stores on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

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

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 6

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

ARTICLE 7

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

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which had designated the airline.

(4) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 8

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of

carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

- (d) that there is an adequate volume of through traffic;
- (e) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of gauge is made;
- (f) that the provisions of Article 7 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge;
- (g) that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of gauge is made, only one flight may be made out of that territory.

ARTICLE 9

(1) The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 10

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

ARTICLE 11

(1) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

(2) Where the provisions of a special agreement governing the foreign currency exchange system between the two Contracting Parties are contrary to the provisions of paragraph (1) of this Article, the former provisions shall prevail.

ARTICLE 12

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Schedule annexed thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be by correspondence or take place in the form of discussion, within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 13

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may

be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

ARTICLE 14

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement including the Schedule annexed thereto, such modification, if agreed between the Contracting Parties, and if necessary after consultation in accordance with Article 12 of the present Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 15

The present Agreement and its Schedule shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 16

The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 17

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of signature, and shall come into force as soon as both Contracting Parties have notified each other of the completion of their own constitutional formalities.⁽³⁾

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at London this 22nd day of October, 1965, in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

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

G. THOMSON

For the Government of the Kingdom of Morocco:

LALLA AÏCHA

⁽³⁾ The Agreement entered into force on 8 September, 1969.

SCHEDULE⁽⁴⁾

I. Itineraries which will be used by the company or companies designated by the United Kingdom

1. Points in the United Kingdom, Tangier, Rabat or Casablanca, Marrakesh :
2. Gibraltar, Tangier, Tetuan, Rabat, Agadir.

Note : The company or companies designated by the United Kingdom can omit, in the course of each flight, to stop at one of the above-named points, on condition that the agreed flights on these itineraries commence at a point situated on the territory of the United Kingdom.

II. Itineraries which will be used by the company or companies designated by the Kingdom of Morocco

1. Points in the Kingdom of Morocco, Bordeaux, London, Birmingham, Manchester;
2. Points in the Kingdom of Morocco, Gibraltar.

Note : The company or companies designated by the Kingdom of Morocco can omit, in the course of each flight, to stop at one of the above-named points, on condition that the agreed flights on these itineraries commence at a point situated on the territory of the Kingdom of Morocco.

⁽⁴⁾ This amended Schedule was agreed in an Exchange of Notes at Rabat dated 10/14 October, 1968 (published in Treaty Series No. 25 (1969), Cmnd. 3890) and is reproduced in place of the original Schedule published in Morocco No. 1 (1966), Cmnd. 2866.

ACCORD
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC
ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX
SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES
RESPECTIFS ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Parties Contractantes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 et désirant conclure un accord complémentaire aux fins d'établir des services aériens entre les territoires du Royaume du Maroc et du Royaume-Uni, et au-delà, sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'en stipule autrement:

- (a) le terme " la Convention " signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en conformité de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à la Convention ou aux Annexes, adopté en conformité des articles 90 et 94 de ladite Convention: dans la mesure où ces Annexes et ces amendements ont été adoptés par les deux Parties Contractantes;
- (b) l'expression " autorités aéronautiques " signifie, en ce qui concerne le Royaume du Maroc, le Ministre des Travaux Publics, Direction de l'Air, et toute autre personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui lui sont actuellement attribuées et en ce qui concerne le Royaume-Uni le Ministre de l'Aviation et toute autre personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui lui sont actuellement attribuées;
- (c) l'expression " entreprise de transports aériens désignée " signifie toute entreprise de transports aériens qui aura été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;
- (d) le terme " territoire " a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention;
- (e) les expressions " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transports aériens " et " escale non commerciale " ont la signification qui leur est attribuée à l'article 96 de la Convention.

ARTICLE 2

(1) Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante des droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires spécifiés dans la section idoine de l'Annexe au présent Accord dénommés ci-après " services convenus " et " itinéraires spécifiés ". Les entreprises de transports aériens réguliers désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront,

lorsqu'elles exploiteront un service convenu sur un itinéraire spécifié, des privilèges suivants :

- (a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- (b) faire escale sur ledit territoire pour des fins non commerciales, et
- (c) faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés pour cet itinéraire à l'Annexe du présent Accord, dans le but de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises, du courrier.

(2) Aucune stipulation du paragraphe (1) du présent article ne sera interprétée comme accordant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, contre rémunération ou en exécution d'un Contrat de location, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou des entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

(2) A la réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées, l'autorisation d'exploitation idoine.

(3) Les autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes pourront demander à l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par leurs lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, et en conformité des stipulations de la Convention.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser l'octroi des autorisations d'exploitation énoncées en paragraphe (2) du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice desdits privilèges par une entreprise de transports aériens lorsqu'elle ne sera pas convaincue qu'une part importante de la propriété et la contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants.

(5) Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée elle pourra commencer à tout moment l'exploitation des services convenus sous réserves que les tarifs fixés conformément à l'article 9 du présent Accord soient entrés en vigueur pour les services convenus.

ARTICLE 4

(1) Chaque Partie Contractante pourra révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou d'imposer de telles conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice desdits droits :

- (a) lorsqu'elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ayant désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie Contractante; ou
- (b) lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante accordant ces droits; ou
- (c) lorsque cette entreprise ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

(2) Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation de l'autre Partie Contractante à moins qu'un arrêt, une suspension ou l'application immédiates des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent article ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois et règlements.

ARTICLE 5

(1) Les aéronefs utilisés en services internationaux par les entreprises désignées de chaque Partie Contractante, ainsi que leur équipement, les carburants, les lubrifiants, nourriture, boissons, tabac et toutes autres provisions se trouvant à bord seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection ou autres charges à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ledit équipement, et lesdites provisions restent à bord de l'appareil jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur utilisation au cours de la partie du voyage effectuée au-dessus de ce territoire.

(2) Sont également exemptés des droits, frais et charges à l'exception des frais et charges correspondant aux services effectués :

- (a) les équipements et les provisions pris à bord dans le territoire d'une Partie Contractante, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie Contractante, et utilisés à bord des appareils appartenant à l'autre Partie Contractante, assurant des services aériens et quittant le territoire de la première Partie Contractante.
- (b) les pièces de recharge, introduites dans le territoire d'une Partie Contractante, pour l'entretien ou la réparation des aéronefs assurant des services aériens internationaux et appartenant aux entreprises aériennes désignées de l'autre Partie Contractante.
- (c) les carburants et les lubrifiants destinés aux aéronefs exploitant des services internationaux et appartenant aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante et quittant le territoire de la première Partie Contractante, même si ces fournitures sont utilisées au cours de la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante dans lequel elles ont été mises à bord.

Les fournitures mentionnée aux alinéas (a), (b) et (c) pourront être gardées sous le contrôle et la surveillance des services de douane.

ARTICLE 6

Les équipements de bord normaux ainsi que les produits et fournitures restés à bord des aéronefs de l'une des Parties Contractantes, ne pourront être débarqués dans le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec

l'accord des services de douane de ce territoire ils pourront être gardés sous leur surveillance jusqu'à leur exportation, à moins que ses services n'en disposent autrement conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 7

(1) Les entreprises aériennes désignées des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

(2) En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chacune des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services convenus, assurés par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, devront répondre aux besoins du public en ce qui concerne le transport sur les routes spécifiées; leur but principal sera d'assurer suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité répondant aux besoins de transport de passagers des marchandises et du courrier en provenance, ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

(4) Les dispositions pour le transport de passagers, du frêt et du courrier, embarqués et débarqués aux points se trouvant sur les routes spécifiées dans les territoires d'Etats tiers, seront prises de façon que la capacité devra être adaptée :

- (a) à la demande du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- (b) aux besoins du trafic de la région traversée compte tenu des services régionaux existants;
- (c) aux exigences des services longs courriers.

ARTICLE 8

Une entreprise de transports aériens désignée par une Partie Contractante ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie Contractante qu'aux conditions suivantes :

- (a) l'économie de l'exploitation justifie cette rupture de charge;
- (b) les aéronefs employés sur la section où l'entreprise a un trafic moindre à destination ou en provenance du territoire de la première Partie Contractante doivent avoir une capacité inférieure à celle des aéronefs employés sur l'autre section;
- (c) les aéronefs de moindre capacité n'assurent ce service qu'en correspondance avec les aéronefs de capacité supérieure; les premiers arriveront au point de la rupture de charge dans le but de transporter le trafic provenant ou destiné aux plus gros appareils et leur capacité sera fixée essentiellement à cette fin;
- (d) il y a un volume suffisant de trafic en parcours direct;

- (e) l'entreprise désignée ne doit pas faire connaître au public par des annonces ou autres moyens qu'elle fournit un service qui débute au point où à lieu le changement des appareils;
- (f) les dispositions de l'article 7 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs à la rupture de charge;
- (g) à chaque vol d'avion pénétrant dans le territoire où aura lieu le changement d'appareil, correspond au départ de ce même territoire un seul vol.

ARTICLE 9

(1) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante relatifs au transport vers le territoire ou depuis le territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs correspondants, y compris les frais d'exploitation, des marges bénéficiaires raisonnables et les tarifs appliqués par d'autres compagnies aériennes.

(2) Les tarifs prévus au paragraphe (1) du présent article, avec les barèmes de commission d'agence applicables, seront fixés si possible d'un commun accord par les entreprises de transport aérien intéressées de l'une et de l'autre Partie Contractante en consultation avec d'autres entreprises aériennes assurant des services sur toute la ligne ou une partie de la ligne en question, un tel accord étant réalisé dans le cadre des conditions de détermination de charges établies par l'Association du Transport Aérien International.

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis pour l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date prévue pour leur mise en application; dans des cas particuliers ce délai peut être réduit sous réserve de recevoir l'accord desdites autorités.

(4) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour quelque autre raison il n'est pas possible de fixer un tarif dans le cadre des dispositions du paragraphe (2) du présent article ou si, pendant les premiers quinze (15) jours de la période de trente (30) jours prévue au paragraphe (3) du présent article, l'une des Parties Contractantes informe l'autre Partie Contractante qu'elle n'est pas en accord avec l'un quelconque des tarifs établis conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront elles-même de fixer le tarif d'un commun accord.

(5) En l'absence d'un accord entre les autorités aéronautiques en vue de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent article ou de la détermination de tout tarif dans le cadre du paragraphe (4), le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 13 du présent Accord.

(6) Sous réserve de l'application des dispositions du paragraphe (5) du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur à moins d'être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(7) Les tarifs établis selon les dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs d'après les termes du présent article.

ARTICLE 10

Les autorités aéronautiques compétentes d'une Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles peuvent avoir normalement besoin pour revoir la capacité fournie sur les services convenue par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie Contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume des transports effectués par ces entreprises sur les lignes convenues, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

ARTICLE 11

(1) Chaque Partie Contractante accord aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement au taux officiel de change, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par les entreprises sur son territoire dans le transport de passagers, fret et courrier.

(2) Au cas où les dispositions d'un accord spécial régissant le système de change de devises étrangères entre les Parties Contractantes se trouveraient en contradiction avec les dispositions du paragraphe (1) du présent article, les premières dispositions prévaudront.

ARTICLE 12

(1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront de temps à autre, en vue de s'assurer de l'application de l'exécution satisfaisante des principes définis dans le present Accord et dans son Annexe. Elles se consulteront également, si nécessaire, sur la modification du présent Accord ou de son Annexe.

(2) Chaque Partie Contractante pourra demander des consultations qui pourront se faire par correspondance, ou avoir lieu sous forme de discussions, au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent de prolonger ledit délai.

ARTICLE 13

(1) En cas de différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront en premier lieu d'arriver à un règlement par voie des négociations.

(2) Dans le cas où un différend n'aurait pas été réglé de cette façon les Parties Contractantes pourront se mettre d'accord pour renvoyer le différend à la décision de quelque personne ou organisme; en l'absence d'un tel accord, le différend sera soumis pour décision, sur la demande de l'une ou de l'autre Partie Contractante, à un tribunal d'arbitrage, composé de trois arbitres, dont l'un sera désigné par chacune des Parties Contractantes et le troisième par

les deux arbitres ainsi désignés. Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de la part de l'une des Parties Contractantes d'un avis de l'autre Partie Contractante par lequel on demande que le différend soit réglé par les soins d'un tel tribunal, et le troisième arbitre devra être nommé dans un délai additionnel de soixante (60) jours. Au cas où l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'aura pas désigné un arbitre dans le délai prévu, ou si le troisième arbitre n'a pas été nommé dans le délai prévu, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut être invité à nommer un arbitre ou des arbitres, suivant le cas. Dans ce cas le troisième arbitre sera un ressortissant d'un tiers Etat et assumera les fonctions de Président du tribunal d'arbitrage.

(3) Les Parties Contractantes respecteront toute décision prononcée selon le paragraphe (2) du présent article.

ARTICLE 14

Si une des Parties Contractantes juge qu'il est désirable de modifier une disposition du présent Accord ou de son Annexe, cette modification, si les Parties Contractantes en conviennent et si nécessaire, après consultations conformément à l'article 12 du présent Accord, entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatique.

ARTICLE 15

Le présent Accord et son Annexe devront être modifiés de façon à être compatibles avec les dispositions d'un accord multilatéral venant à lier les deux Parties Contractantes.

ARTICLE 16

Le présent Accord sera enregistré à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 17

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment aviser l'autre Partie Contractante qu'elle désire mettre fin au présent Accord. Elle en avisera simultanément l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le cas échéant, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de la réception de la notification par l'une des Parties Contractantes à moins que d'un commun accord l'avis de résiliation ne soit retiré avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante omet d'en accuser réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 18

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature, il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Londres, le 22 octobre 1965 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume du Maroc :

LALLA AÏCHA

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

G. THOMSON

ANNEXE*

I. Itinéraires qui seront exploités par la ou les entreprises désignées par le Royaume Uni :

1. Points au Royaume Uni, Tanger, Rabat ou Casablanca, Marrakech;
2. Gibraltar, Tanger, Tetouan, Rabat, Agadir.

Nota : L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume Uni, peut ou peuvent, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire du Royaume Uni.

II. Itinéraires qui seront exploités par la ou les entreprises désignées par le Royaume du Maroc :

1. Points au Royaume du Maroc, Bordeaux, Londres, Birmingham, Manchester;
2. Points au Royaume du Maroc, Gibraltar.

Nota : L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume du Maroc peut ou peuvent, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire du Royaume du Maroc.

* See footnote to page 10.

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

Government Bookshops

49 High Holborn, London WC1V 6HB
13A Castle Street, Edinburgh EH2 3AR
109 St. Mary Street, Cardiff CF1 1JW
Brazennose Street, Manchester M60 8AS
50 Fairfax Street, Bristol BS1 3DE
258 Broad Street, Birmingham 1
7 Linenhall Street, Belfast BT2 8AY

*Government publications are also available
through any bookseller*