

The Agreement was  
previously published  
as Algeria No. 1  
(1970), Cmnd. 4527

ALGERIA



Treaty Series No. 43 (1971)

## Agreement

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of the Democratic and  
Popular Republic of Algeria

for Air Services between and beyond  
their respective Territories

Algiers, 20 August 1970

[The Agreement entered into force on 13 March 1971]

*Presented to Parliament  
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs  
by Command of Her Majesty  
July 1971*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

12½p net

Cmnd. 4693

**AGREEMENT**  
**BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF**  
**GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE**  
**GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC AND POPULAR**  
**REPUBLIC OF ALGERIA 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 Democratic and Popular Republic of Algeria;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;<sup>(1)</sup>

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 present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;<sup>(2)</sup>
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Board of Trade and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Board or similar functions, and, in the case of Algeria, the Ministry of State responsible for Transport, Department of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Ministry 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" in relation to a State has the meaning assigned to it in 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), Cmnd. 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 airline 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 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 the 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 8 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 fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all Customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged 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 has designated the airline. 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 agreed service 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

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

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

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

after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

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

(5) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(6) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### ARTICLE 9

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

#### ARTICLE 10

(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 consult when necessary to provide for modification thereof.

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

#### ARTICLE 11

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or 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 the diplomatic channel 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 at the request of either Contracting Party 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 12

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 10 of the present Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

#### ARTICLE 13

The present Agreement and its Schedule shall be amended by an Exchange of Notes between the Contracting Parties so as to conform with any multilateral Convention or Agreement which may become binding on them.

## ARTICLE 14

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 15

The provisions of the present Agreement shall be applied administratively on the date of signature and shall enter into force definitively on the date when the Contracting Parties shall have notified each other through the diplomatic channel of the completion of the constitutional measures necessary to give effect to the Agreement.<sup>(1)</sup>

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

Done in duplicate at Algiers this 20th day of August, 1970, in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

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

MARTIN LE QUESNE

For the Government of the Demo-  
cratic and Popular Republic of  
Algeria:

IDRISS JAZAIRY

## SCHEDULE

### SECTION I

Routes to be operated by an airline or airlines designated by the Algerian authorities:

Algiers-London and vice versa.

### SECTION II

Routes to be operated by an airline or airlines designated by the United Kingdom authorities:

London-Algiers and vice versa.

---

<sup>(1)</sup> The Agreement entered into force definitively on 13 March 1971.



**ACCORD**  
**ENTRE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET**  
**POPULAIRE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME UNI**  
**DE GRANDE BRETAGNE ET DE L'IRLANDE DU NORD**  
**RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS PAYS**  
**RESPECTIFS ET AU-DELA**

Le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et le Gouvernement du Royaume Uni de Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord.

Etant Parties à la Convention sur l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le sept décembre 1944.

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

Sont convenus de ce qui suit :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>**

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

- a) Le terme "La Convention" signifie la convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le septième jour de décembre 1944 comprenant toute annexe adoptée selon l'article 90 de cette convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention selon les articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et amendements ont été rendus effectifs ou ont été ratifiés par les deux Parties Contractantes.
- b) L'expression "autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de l'Algérie, le Ministère d'Etat Chargé des Transports, Direction de l'Aviation Civile et toute personne ou organisme autorisé à remplir toutes fonctions qui peuvent être présentement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires, et dans le cas du Royaume Uni, le Board of Trade et toute personne ou organisme autorisé à remplir toutes fonctions qui peuvent être présentement exercées par ledit Board ou des fonctions similaires.
- c) L'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;
- d) L'expression "territoire" en relation avec un état s'entend conformément à la définition donnée par la Convention de Chicago, et
- e) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien", "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l'Article 96 de la Convention.

**ARTICLE 2**

1<sup>o</sup>) Chaque Partie Contractante accorde l'une à l'autre les droits spécifiées dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens

internationaux réguliers sur les routes indiquées au tableau des routes figurant à l'annexe du Présent Accord. Ces services et routes sont appelés dans ce qui suit respectivement "Services agréés" et "routes spécifiées". L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante bénéficiera, lorsqu'elle exploitera un service agréé sur une route spécifiée, des droits suivants :

- a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante.
- b) faire des escales non commerciales sur ledit territoire et
- c) faire des escales sur ledit territoire aux points définis pour ces routes dans ledit tableau, en vue d'y débarquer ou embarquer en trafic international des passagers, du fret, et du courrier postal.

2°) Aucune disposition du paragraphe 1 du Présent Article ne peut être considérée comme pouvant conférer à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, du fret ou du courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette même autre Partie Contractante.

### ARTICLE 3

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

2°) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante délivrera, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de cet Article, sans délai, à l'entreprise de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

3°) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante qu'elle fasse la preuve qu'elle se trouve en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités aux services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4°) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser, d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 de cet Article ou d'imposer toutes conditions jugées nécessaires pour l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie Contractante estime ne pas avoir la preuve qu'une part prépondérante de la propriété ou le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de ses nationaux.

5°) Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'Article 8 du présent Accord soient appliqués à ces services.

#### ARTICLE 4

1°) Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou d'imposer toutes conditions qui pourraient sembler nécessaires, pour l'exercice de ces droits :

- a) dans tous les cas où elle n'estime pas avoir la preuve qu'une part prépondérante, et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de cette Partie Contractante ou de nationaux de cette dernière; ou
- b) dans le cas de manquement par cette entreprise de transport aérien aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de la Partie Contractante ayant concédé ces droits; ou
- c) dans les autres cas où l'entreprise de transport aérien aura failli à exploiter en conformité avec les conditions prescrites par le présent Accord.

2°) Ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante sauf si le retrait immédiat, la suspension ou l'imposition de conditions mentionnées au paragraphe 1, de cet Article ne s'avèrent nécessaires pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements.

#### ARTICLE 5

1°) Les aéronefs utilisés en trafic international par l'une des parties Contractantes ainsi que leurs équipements normaux de bord, leurs réserves de carburant et lubrifiants, leurs provisions (y compris, les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) à bord des dits aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, taxes d'inspection et autres redevances similaires à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur ré-exportation ou leur utilisation sur la partie du trajet effectué de la route au-dessus de ce territoire.

2°) Seront également exonérés des mêmes droits, taxes et redevances, à l'exception des redevances et taxes représentatives de services rendus :

- a) les provisions de bord embarquées sur les aéronefs sur le territoire d'une Partie Contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et devant être utilisées à bord des aéronefs de l'autre Partie Contractante, utilisés en trafic international.
- b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.
- c) Les carburants et les lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transports aérien désignées de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué

au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les approvisionnements mentionnés aux alinéas a), b), c) ci-dessus soient soumis au contrôle et à la surveillance des douanes.

#### ARTICLE 6

Les équipements normaux de bord, les approvisionnements en carburants, lubrifiants et provisions de bord ainsi que les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ladite Partie Contractante.

En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance des dites autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient ré-exportés ou que d'autres dispositions soient prises en accord avec les règlements douaniers.

#### ARTICLE 7

1°) Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

2°) Elles devront sur les parcours communs prendre en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3°) Les services agréés exploités par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes doivent être en relation étroite avec les exigences du public concernant le transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, de frêt ou de courrier postal en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise de transport aérien exploitant lesdits services. Concernant le transport de passagers, frêt et courrier postal, embarqués en des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires d'Etats autres que celui qui aura désigné l'entreprise de transport aérien, des dispositions doivent être prises en accord avec les principes généraux selon lesquels la capacité doit tenir compte :

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

## ARTICLE 8

1°) Pour l'application des paragraphes suivants, le terme "tarif" signifie les prix payés pour le transport des passagers et fret ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les taux et conditions des agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport du courrier postal.

2°) Les tarifs devant être pratiqués par les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante pour le transport vers ou du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte-tenu de différents facteurs, y compris le coût d'exploitation, d'un profit raisonnable, et des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

3°) Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article seront, si possible, fixés par un accord entre les entreprises de transport aérien des deux Parties, après consultation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la route, et un tel accord devra être réalisé, dans la mesure du possible, en appliquant les procédures de fixation des tarifs de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

4°) Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quatre vingt dix (90) jours avant la date envisagée de leur application.

Dans certains cas spéciaux, cette période peut être réduite, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5°) Cette approbation peut être donnée expressément; si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord après trente (30) jours à partir de la date de soumission, conformément au paragraphe 4 du présent article, ces tarifs seront considérés comme ayant été approuvés.

Dans le cas où la période de soumission aura été réduite, comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques peuvent convenir de ce que la période pendant laquelle tout désaccord doit être notifiée sera inférieure à trente (30) jours.

6°) Si un tarif ne peut être fixé selon les modalités définies au paragraphe 3 du présent article, ou si, durant la période définie au paragraphe 5 du présent article, une des autorités aéronautiques fait part à l'autre autorité aéronautique de son désaccord d'un tarif fixé selon les modalités du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, après consultation des autorités aéronautiques de tout autre pays dont elles jugeront les conseils comme pouvant être utiles, devront s'efforcer de déterminer ce tarif par accord mutuel.

7°) Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un quelconque tarif qui leur sera soumis selon les modalités du paragraphe 4 du présent article ou sur la détermination d'un quelconque tarif selon les modalités du paragraphe 6 du présent article, le différent sera examiné selon les modalités définies à l'article 11 du présent Accord.

8°) Un tarif établi suivant les méthodes indiquées par le présent article restera en vigueur tant qu'un nouveau tarif n'aura pas été établi.

Cependant, la validité d'un tarif ne pourra être prolongée, conformément au présent paragraphe, au delà de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait dû expirer.

#### ARTICLE 9

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à la demande de ces dernières, les bulletins périodiques ou tout autre renseignement statistique qui pourraient être raisonnablement exigés pour surveiller la capacité offerte sur les services agréés par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie Contractante citée en premier dans cet article. De tels renseignements statistiques comprendront toutes les informations nécessaires pour déterminer l'importance du trafic transporté par ces entreprises de transport aérien sur les services agréés et les origines et les destinations de ce trafic.

#### ARTICLE 10

1°) Dans l'esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront périodiquement en vue de s'assurer de l'application de façon satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe. Elles se consulteront également quand cela est nécessaire pour y apporter des modifications.

2°) Chaque Partie Contractante peut demander oralement ou par écrit ces consultations, qui devront être entamées dans les soixante (60) jours à partir de la date de réception de la demande ou durant une période plus longue fixée d'un commun accord par les Parties Contractantes.

#### ARTICLE 11

1°) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord intervient entre les deux Parties Contractantes, elles doivent en premier lieu, s'efforcer de le régler par voie de négociation.

2°) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'accordent pas pour une telle procédure, le différend sera soumis, à la demande de l'une des Parties Contractantes, au jugement d'un tribunal composé de trois membres: les deux premiers seront choisis chacun par une des Parties Contractantes et le troisième sera désigné par les deux premiers. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception à une des Parties Contractantes d'une note transmise par l'autre Partie Contractante par la voie diplomatique et demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal: le troisième arbitre doit être désigné dans un second délai de 60 jours.

Si l'une des Parties Contractantes n'a pas procédé à la désignation d'un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans les délais impartis, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut, à la demande de l'une des Parties Contractantes,

désigner un ou plusieurs arbitres si le cas l'exige. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers et agira en qualité de Président du Tribunal arbitral.

3°) Les Parties Contractantes appliqueront toute décision prise en conformité avec le paragraphe 2 de cet article.

#### ARTICLE 12

Dans le cas où une Partie Contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord, y compris le tableau de routes y annexé, une telle modification, si elle est agréée par les deux Parties Contractantes et, si nécessaire, après consultations conformément à l'article 10 du présent Accord, doit entrer en vigueur après confirmation par un échange de notes.

#### ARTICLE 13

Le Présent Accord et son annexe pourront être amendés par un échange de notes entre les Parties Contractantes en vue de se conformer avec toute convention ou accord multilatéral qui pourrait lier les Parties Contractantes.

#### ARTICLE 14

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification devra être simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, il sera mis fin à l'accord, douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante à moins que ladite notification ne soit annulée par un accord avant l'expiration de ce délai. En cas d'absence d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante la notification sera considérée reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### ARTICLE 15

Le présent Accord sera appliqué provisoirement à la date de sa signature et entrera définitivement en vigueur à la date à laquelle les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié par voie diplomatique l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi les soussignés, dûment accrédités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en langue française et langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Fait à Alger, le 20 août 1970.

Pour le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire:

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

IDRISS JAZAIRY

MARTIN LE QUESNE

## ANNEXE

### TABLEAU DE ROUTES

I. Routes exploités par les entreprises de transport aérien désignées par les Autorités Algériennes:

a) Alger-Londres et vice-versa.

II. Routes exploitées par les entreprises de transport aérien désignées par les Autorités Britanniques:

a) Londres-Alger et vice-versa.