

## CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret présidentiel n° 16-333 du 14 Rabie El Aouel 1438 correspondant au 14 décembre 2016 portant ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République de Malte relatif au transport aérien, signé à Alger le 18 novembre 2015.

-----  
Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères et de la coopération internationale,

Vu la Constitution, notamment son article 91-9° ;

Considérant l'accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République de Malte relatif au transport aérien, signé à Alger le 18 novembre 2015 ;

### Décète :

Article 1er. — Est ratifié et sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire, l'accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République de Malte relatif au transport aérien, signé à Alger le 18 novembre 2015.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 14 Rabie El Aouel 1438 correspondant au 14 décembre 2016.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.  
-----

### Accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République de Malte relatif au transport aérien.

Le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République de Malte, dénommés ci-après : « les Parties contractantes » ;

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Désireux de promouvoir une coopération dans le domaine du transport aérien et de contribuer au développement de l'aviation civile internationale ;

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Ont convenu ce qui suit :

Article 1er

### Définitions

Pour l'application du présent accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) Le terme « **Convention** » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, elle comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par celles-ci ;

b) Le terme « **Accord** » signifie le présent accord, son annexe (tableau de routes), considéré comme partie intégrante de l'accord, ainsi que toute modification pouvant être apportée à l'accord et/ou à son annexe ;

c) Le terme « **Autorités aéronautiques** » signifie, dans le cas de la République algérienne démocratique et populaire, le ministre responsable de l'aviation civile et toute personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement ledit ministère ou des fonctions similaires et, dans le cas de la République de Malte, le ministre responsable de l'aviation civile et toute personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement ledit ministère ou des fonctions similaires ;

d) Le terme « **Compagnie de transport aérien désignée** » signifie une compagnie de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent accord ;

e) Le terme « **Territoire** » en rapport avec un Etat, signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes ainsi que l'espace aérien les couvrant et qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat.

f) Le terme « **Service aérien** », « **Service aérien international** », « **Compagnie aérienne** » et « **Escale non commerciale** » ont la signification qui leur a été attribuée dans l'article 96 de la Convention.

g) Le terme « **Tableau de routes** » signifie le tableau de routes annexé au présent accord ou modifié en vertu des dispositions de l'article 19 (consultations et modifications) de l'accord. Le tableau de routes constitue une partie intégrante du présent accord, ainsi, toute référence à l'accord porte également sur le tableau de routes, sauf dispositions contraires stipulées dans le présent accord.

h) Le terme « **Capacité** » signifie :

i) en ce qui concerne les aéronefs, la charge utile de l'aéronef disponible en cours de route ou sur une partie de la route ;

ii) en ce qui concerne le service convenu, la capacité de l'aéronef utilisé dans un tel service multipliée par la fréquence exploitée par cet aéronef sur une période déterminée en cours de route ou sur une partie de la route ;

i) le terme « **Frais d'utilisation** » signifie les frais taxés à des compagnies aériennes par des autorités compétentes ou ceux autorisés par ces dernières pour l'exploitation de la propriété de l'aéroport, des aménagements ou des équipements de la navigation aérienne, des équipements de la sécurité aérienne ou des services y compris les équipements et les services relatifs aux aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ainsi que leur cargaison ;

j) Le terme « **Tarif** » signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages, du fret, ainsi que les conditions suivant lesquelles ces prix sont pratiqués, y compris, les prix et les conditions relatives aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations ou des conditions relatives au transport du courrier ;

k) Le terme « **Certificat de l'exploitant aérien** » signifie le document délivré pour une compagnie aérienne, établissant que la compagnie aérienne en question jouit des capacités et de l'organisation professionnelle à l'effet d'assurer la sécurité de l'exploitation de l'aéronef quant aux activités d'aviation spécifiées dans ledit certificat ;

l) Le terme « **Compagnies aériennes de la République algérienne démocratique et populaire** » doit faire référence aux compagnies aériennes désignées par la République algérienne démocratique et populaire ;

m) Le terme « **Traités de l'Union européenne** » doit faire référence au Traité relatif à l'Union européenne et au Traité relatif au fonctionnement de l'Union européenne ;

n) Le terme « **Etat membre de l'Union européenne** » désigne un Etat qui est partie contractante aux traités de l'Union européenne ;

o) Le terme « **Ressortissants de la République de Malte** » doit faire référence aux ressortissants des Etats membres à l'Union européenne ; et

p) Le terme « **Compagnies aériennes de la République de Malte** » doit faire référence, aux compagnies aériennes désignées par la République de Malte.

#### Article 2

##### Octroi de droits

1- Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits déterminés au présent accord afin d'exploiter les services aériens internationaux sur les

routes spécifiées au tableau de routes. Ces services et routes sont respectivement désignés ci-après par : « **Services convenus** » et « **Routes spécifiées** ». Les compagnies aériennes désignées par chacune des parties contractantes doivent jouir, au moment de l'exploitation des services convenus sur une route spécifiée, des droits ci-après :

a) le droit de survoler le territoire de l'autre partie contractante sans y atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales ;

c) le droit d'effectuer des escales à un ou des points sur la ou les route(s) déterminées par le tableau de routes du présent accord afin d'y embarquer et d'en débarquer des passagers, de la cargaison et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée ;

2- Rien dans le paragraphe (1) du présent article ne saurait être considéré comme conférant à la compagnie aérienne désignée de l'une des parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les passagers, la cargaison et le courrier moyennant rémunération ou location à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

#### Article 3

##### Désignation et autorisation

1) Chaque partie contractante a le droit de désigner, par écrit, à l'autre partie contractante une compagnie de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées conformément au présent accord, tout comme elle a le droit de retirer ou de modifier cette désignation. Ladite désignation doit être faite par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par voie diplomatique.

2) Dès réception d'une telle désignation, les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante doivent accorder, dans les délais les plus brefs, les autorisations et les permis d'exploitation, sous réserve :

a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République algérienne démocratique et populaire.

i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République algérienne démocratique et populaire et qu'elle détienne une licence d'exploitation valide conformément à la loi applicable de la République algérienne démocratique et populaire ; et

ii) qu'un contrôle effectif et réglementaire de la compagnie aérienne soit exercé et assuré par la République algérienne démocratique et populaire. La République algérienne démocratique et populaire est responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ; et

iii) qu'elle soit détenue directement ou par participation majoritaire et qu'elle soit effectivement contrôlée par la République algérienne démocratique et populaire et/ou par les ressortissants de la République algérienne démocratique et populaire.

b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Malte.

i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République de Malte sous l'empire des traités de l'Union européenne et qu'elle détienne une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; et

ii) qu'un contrôle effectif et réglementaire de la compagnie aérienne soit exercé et assuré par un État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et

iii) que la compagnie aérienne soit détenue directement ou par participation majoritaire et qu'elle soit effectivement contrôlée par les Etats membres de l'Union européenne ou par les Etats de l'association européenne de libre-échange et/ou par les ressortissants de ces Etats.

3) Les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes peuvent requérir de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante de satisfaire à leurs exigences, c'est-à-dire qu'elle remplisse les conditions édictées par les lois et les réglementations normalement et ordinairement applicables quant à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la convention.

4) Une fois que la compagnie aérienne sera désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article, elle pourra, à tout moment, procéder à l'exploitation des services convenus pour lesquels elle a ainsi été désignée, en vertu des dispositions applicables du présent accord.

#### Article 4

##### **Révocation, suspension et limitation d'autorisation**

1) Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les autorisations techniques de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, dans les cas suivants :

a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République algérienne démocratique et populaire :

i) qu'elle ne soit pas établie sur le territoire de la République algérienne démocratique et populaire ou qu'elle ne détienne pas une licence d'exploitation valide conformément à la loi applicable de la République algérienne démocratique et populaire ; ou

ii) que le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ne soit ni exercé ni assuré par la République algérienne démocratique et populaire, ou que la République algérienne démocratique et populaire ne soit pas responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien, ou

iii) que la compagnie aérienne ne soit pas détenue directement ou par participation majoritaire ou ne soit pas efficacement contrôlée par la République algérienne démocratique et populaire et/ou par les ressortissants de la République algérienne démocratique et populaire.

b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Malte :

i) qu'elle ne soit pas établie sur le territoire de la République de Malte sous l'empire des Traités de l'Union européenne ou qu'elle ne détienne pas une licence d'exploitation valide conformément au droit européen ; ou

ii) que le contrôle effectif et réglementaire de la compagnie aérienne ne soit ni exercé ni assuré par un État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ou que l'autorité aéronautique compétente ne soit pas clairement identifiée dans la désignation ; ou

iii) que la compagnie aérienne ne soit pas détenue directement ou par participation majoritaire ou ne soit pas efficacement contrôlée par les Etats membres de l'Union européenne ou par les Etats de l'Association européenne de libre-échange et/ou par les ressortissants de ces Etats.

c) que la compagnie aérienne n'ait pas respecté les dispositions du présent accord.

2) A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions prévues au paragraphe (1) du présent article ne soient nécessaires pour éviter des infractions supplémentaires aux lois et aux règlements, ce droit ne doit être exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 19 (consultations et modifications) du présent accord.

#### Article 5

##### **Application des lois**

1) Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le séjour ou la sortie, de son territoire, de l'aéronef affecté à un service aérien international ou à l'exploitation et à la navigation de cet aéronef, doivent être respectés par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur dudit territoire.

2) Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, la liquidation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine doivent être respectés par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante et par ou au nom de son équipage, ses passagers et sa cargaison, y compris le courrier, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

## Article 6

**Certificats et licences**

La validité des certificats de navigabilité, des certificats de compétence et des licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante - notamment, dans le cas de la République de Malte, les lois et règlements de l'Union européenne - et en cours de validité, doit être reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que ces certificats et licences soient toujours délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention de Chicago.

## Article 7

**Sécurité de l'aviation**

1) Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation et adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

2) Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni assure effectivement le suivi des normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient, au moins, égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces résultats et des démarches qui sont estimés nécessaires au respect de ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent.

Le manquement par cette Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue, s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'article 4 du présent accord (révocation, suspension et limitation d'autorisations).

3) Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou en vertu d'un arrangement de location pour le compte des compagnies aériennes d'une Partie contractante, pour un service vers ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, peut faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dénommé dans cet article « Inspection au sol ») à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4) Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :

a) des motifs sérieux de craindre qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans le respect et la mise en œuvre effectives des normes de sécurité en vigueur conformément aux exigences de la Convention.

La Partie contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5) En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol, en application du paragraphe 3 ci-dessus, par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6) Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

7) Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

8) Si la République de Malte a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante, en vertu du présent article, s'appliquent également à l'adoption, l'exercice ou l'application des normes de sécurité par cet autre Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ladite compagnie aérienne.

## Article 8

**Sûreté de l'aviation**

1) Les Parties contractantes réaffirment, conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la

Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo, le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye, le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal, le 23 septembre 1971, son protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal, le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection signée à Montréal, le 1er mars 1991 et de tout autre accord régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2) Les Parties contractantes doivent s'accorder mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des équipements de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3) Les Parties contractantes doivent, dans leurs relations mutuelles, agir conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention de Chicago. Elles doivent exiger que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leurs territoires, des exploitants dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur le territoire des Parties contractantes, ou dans le cas de la République de Malte, que les exploitants qui sont établis sur son territoire sous l'empire des traités de l'Union européenne et qui possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4) Chaque Partie contractante s'engage à prendre des mesures adéquates sur son territoire pour protéger l'aéronef, inspecter les passagers et leurs bagages à main, contrôler l'équipage, la cargaison (y compris le bagage de soute) ainsi que les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement et ces mesures sont ajustés afin de faire face à l'augmentation de la menace. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de République de Malte, au droit de l'Union européenne. Chaque Partie contractante doit agir favorablement à l'égard de toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures de sécurité raisonnables spéciales afin de faire face à une menace particulière.

5) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou de la navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, aussi rapidement que possible avec moins de risques compromettant les vies humaines, à un tel incident ou à une telle menace.

6) Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Ces consultations tendront à aboutir à un accord sur des mesures appropriées à l'effet d'éliminer les raisons les plus immédiates de préoccupation et d'adoption, dans le cadre des normes de sécurité de l'organisation de l'aviation civile internationale, des mesures nécessaires à l'établissement des conditions appropriées de sûreté.

7) Chaque Partie contractante doit prendre les mesures qui peuvent lui paraître réalisables à l'effet d'assurer qu'un aéronef qui a fait l'objet d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et qui a atterri sur son territoire, est retenu sur son sol, à moins que son départ soit imposé par le devoir impérieux de protéger la vie humaine. Quand bien même ces mesures puissent paraître réalisables, elles ne peuvent être prises que sur la base de consultations mutuelles.

8) Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs doivent être tenus de respecter, pour l'entrée, le départ et durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation en vigueur dans cette autre Partie contractante, et dans le cas de Malte, le droit de l'Union européenne.

#### Article 9

#### **Redevances d'utilisation**

Les redevances imposées sur le territoire de l'une des Parties contractantes à l'exploitation de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante relatives à l'utilisation des aéroports ouverts au public, aux services de la navigation aérienne ainsi qu'aux autres équipements de l'aviation sur le territoire de la première Partie contractante, doivent être justes et raisonnables, basées sur des principes économiques solides et collectées suivant des conditions uniformes applicables sans discrimination par rapport à la nationalité de l'aéronef concerné.

## Article 10

**Droits de douane**

1) L'aéronef exploité suivant les services aériens internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes, autant que ses équipements habituels, son approvisionnement en carburant et lubrifiant ainsi que les provisions de bord ( y compris la nourriture, les boissons et le tabac) à bord de cet aéronef, doivent être exempts des droits de douane, frais d'inspections et autres frais similaires, à son arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés, au cours d'une partie du vol sur ledit territoire.

2) Doivent également être exempts des mêmes droits, frais et charges, à l'exception des charges relatives au service exploité :

a) Les provisions chargées à bord d'un aéronef sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à être utilisées à bord d'un aéronef en partance engagé dans un service international par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ;

b) Les pièces de rechange et équipements habituels entrant dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à la maintenance et la réparation de l'aéronef engagé dans des services internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante ;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à approvisionner l'aéronef engagé dans des services internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont utilisés au cours d'une partie du vol sur le territoire de la Partie contractante où lesdits approvisionnements sont embarqués ;

d) Le matériel publicitaire, sans valeur commerciale, utilisé par la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3) Le matériel visé aux paragraphes (1) et (2) du présent article peut être maintenu sous la supervision ou le contrôle de la douane, si les lois et les règlements nationaux de l'une des Parties contractantes l'exigent.

4) L'équipement habituel de bord ainsi que le matériel et les approvisionnements conservés à bord de l'aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante que sur approbation des autorités douanières dudit territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou détruits d'une autre manière, conformément aux règlements douaniers.

5) Les passagers, les bagages et la cargaison en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties contractantes sans quitter l'espace de l'aéroport réservé à cet effet, ne doivent faire l'objet que d'un contrôle très simplifié. Les bagages et la cargaison en transit direct doivent être exempts des droits de douane ou d'autres taxes similaires.

6) Aucune disposition du présent accord ne doit priver la République algérienne démocratique et populaire du droit d'imposer, sur une base non discriminatoire, des taxes, des prélèvements, des droits, des frais ou des charges relatifs au carburant approvisionné sur son territoire à l'effet d'être utilisé dans l'aéronef de la compagnie aérienne désignée de la République de Malte, effectuant des vols entre un point situé sur le territoire de la République algérienne démocratique et populaire de et un point situé sur le territoire de la République algérienne démocratique et populaire.

7) Aucune disposition du présent accord ne doit priver la République de Malte du droit d'imposer, sur une base non-discriminatoire, des taxes, des prélèvements, des droits, des frais ou des charges relatifs au carburant approvisionné sur son territoire à l'effet d'être utilisé dans l'aéronef de la compagnie aérienne désignée de la République algérienne démocratique et populaire, effectuant des vols entre un point situé sur le territoire de la République de Malte et un point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

## Article 11

**Capacité et concurrence loyale**

1) Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes doivent bénéficier de possibilités justes et équitables dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs conformément aux dispositions du présent accord.

2) Chaque Partie contractante doit permettre à chacune des compagnies aériennes désignées de déterminer la fréquence et la capacité de transport aérien international qu'elle offre, suivant des considérations commerciales et des considérations basées sur le marché. Aucune des Parties contractantes ne doit, unilatéralement, limiter le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le (s) type (s) d'aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, que conformément aux dispositions du présent accord ou suivant des conditions uniformes en accord avec l'article 15 de la convention.

3) Aucune des Parties contractantes ne doit permettre à sa compagnie aérienne désignée conjointement avec une autre compagnie aérienne ou séparément, d'abuser du pouvoir du marché de façon à affaiblir sévèrement un concurrent ou à l'exclure de la route.

Article 12

**Approbation des conditions d'exploitation**

1) La compagnie aérienne désignée par l'une des Parties contractantes doit, dans un délai qui ne saurait dépasser trente (30) jours, à l'avance, déposer auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, le programme de ses services prévus, en précisant la fréquence, le type d'aéronefs, les horaires, la configuration et le nombre de sièges à mettre à la disposition du public ainsi que la validité du programme. La même procédure doit être appliquée sur toute modification y afférente. Dans des cas particuliers, ledit délai fixé peut être réduit sous réserve de l'accord de l'autorité aéronautique concernée.

2) Si une compagnie aérienne désignée souhaite exploiter des vols supplémentaires en sus de ceux autorisés dans les programmes, elle doit requérir la permission des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Une telle demande doit, généralement, être présentée au moins quatre (4) jours ouvrables avant l'exploitation de tels vols.

Article 13

**Manutention au sol**

Sous réserve des lois et règlements de chacune des Parties contractantes, notamment, dans le cas de la République de Malte, le droit de l'Union européenne, chaque compagnie aérienne désignée doit avoir sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit d'accomplir sa propre manutention au sol (auto-assistance) ou, à son gré, le droit de choisir parmi les fournisseurs concurrents qui assurent, totalement ou partiellement, les services de la manutention au sol.

Si ces lois et règlements limitaient ou empêchaient l'auto-assistance et si aucune concurrence effective entre les fournisseurs qui assurent les services de manutention ne s'imposait, chacune des compagnies aériennes désignées doit être traitée sans aucune discrimination, en ce qu'elle puisse bénéficier des services d'auto-assistance et de manutention au sol assurés par le ou les fournisseurs.

Article 14

**Leasing d'aéronef**

1) Chacune des Parties contractantes peut s'opposer à l'utilisation de l'aéronef loué pour les services dans le cadre du présent accord ce qui ne se conforme nullement à l'article 7 (sécurité de l'aviation) et l'article 8 (sûreté de l'aviation) du présent accord.

2) Tout arrangement de leasing doit être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. La compagnie aérienne désignée ayant proposé l'utilisation de l'aéronef loué doit notifier, aussitôt que possible, aux autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, les conditions proposées d'un tel arrangement.

Article 15

**Activités commerciales**

1) La compagnie aérienne désignée de chacune des Parties contractantes a le droit d'établir ses bureaux, branches et/ou ses représentations sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

2) La compagnie aérienne de chacune des Parties contractantes doit être autorisée à amener et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante et conformément aux lois et règlements de ladite Partie contractante, son propre personnel nécessaire à l'effet de fournir et de promouvoir les services aériens.

3) Sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, la compagnie aérienne désignée de chacune des Parties contractantes doit avoir le droit de procéder à la vente des billets sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et à sa discrétion par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie aérienne désignée doit avoir le droit de vendre ses propres billets en monnaie locale de l'autre Partie contractante ou en toute devise librement convertible conformément à la réglementation des changes en vigueur.

Article 16

**Statistiques**

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes doivent fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états de statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement réclamés pour examiner l'exploitation des services convenus, y compris les statistiques délimitant l'origine et la destination d'un tel trafic.

Article 17

**Tarifs**

1) Chacune des Parties contractantes doit permettre à la compagnie aérienne désignée de fixer les tarifs relatifs aux services aériens suivant des considérations commerciales dans le marché local. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger de ses compagnies aériennes de consulter d'autres compagnies aériennes sur les tarifs pratiqués ou à pratiquer relatifs aux services fournis suivant ces arrangements.

2) Il peut être exigé de déposer les tarifs relatifs au transport aérien international conformément au présent accord auprès des autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes. Les tarifs peuvent continuer à être pratiqués sauf désapprobation ultérieure conformément aux paragraphes (4) et (5) ci-dessous.

3) L'intervention des deux Parties contractantes se limite à :

a) la protection des consommateurs des tarifs élevés découlant de l'abus du pouvoir de marché ;

b) la prévention de pratiquer des tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel qui a ou est susceptible d'avoir ou est explicitement destiné à avoir effet d'empêcher, restreindre ou corrompre la concurrence ou d'exclure un concurrent de la route.

4) Chaque Partie contractante peut, unilatéralement, désapprouver tout tarif déposé ou exigé par sa propre compagnie aérienne désignée. Cependant, une telle intervention ne peut avoir lieu que s'il apparait aux autorités aéronautiques de cette Partie contractante que ce tarif imposé ou à imposer obéit à l'une des normes visées dans le paragraphe (3) ci-dessus.

5) Aucune des Parties contractantes ne peut agir unilatéralement à l'effet d'empêcher l'entrée en vigueur ou la continuation de l'application des tarifs imposés ou proposés par une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante. Si l'une des Parties contractantes considère que l'un de ces tarifs n'est pas compatible avec les considérations visées dans le paragraphe (3) ci-dessus, elle peut requérir des consultations à ce sujet et notifier à l'autre Partie contractante les motifs de son insatisfaction. Ces consultations peuvent avoir lieu dans un délai qui ne saurait excéder 14 jours après réception de la demande. A défaut d'un accord mutuel, les tarifs doivent être pratiqués ou continuer à être pratiqués.

6) En sus des paragraphes ci-dessus, les tarifs à imposer par la compagnie aérienne désignée de la République algérienne démocratique et populaire quant aux services de transport entièrement assurés dans l'Union européenne, sont soumis au droit de l'Union européenne.

#### Article 18

##### **Transfert des Recettes**

1) Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, le droit de transférer, au taux de change officiel, l'excédent des recettes par rapport aux dépenses enregistrées sur son territoire quant au transport des passagers, de bagages, du courrier et de la cargaison à travers les services convenus.

2) Les procédures relatives à de tels transferts doivent néanmoins s'effectuer dans le cadre des règlements régissant l'échange extérieur sur le territoire de l'autre Partie contractante dans le cadre duquel les recettes ont été enregistrées.

3) Si la procédure relative à un tel transfert est régie par un accord spécial entre les deux Parties contractantes, ledit accord devrait être appliqué.

#### Article 19

##### **Consultations et modifications**

1) Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent se consulter, de temps à autre, afin d'assurer l'application, et la conformité satisfaisante avec les dispositions du présent accord y compris le tableau de routes ci-annexé et doivent également se consulter quand cela est nécessaire, à l'effet de prévoir toute modification.

2) Chaque Partie contractante peut requérir des consultations, qui peuvent se dérouler oralement ou par correspondance et doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes consentent de proroger le délai.

3) Si les Parties contractantes considèrent souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent accord y compris le tableau de routes ci-annexé, ces modifications, une fois approuvées par les Parties contractantes, et si nécessaire après consultation conformément aux paragraphes (1) et (2) du présent article, entreront en vigueur après confirmation par échange de lettre par voie diplomatique.

#### Article 20

##### **Règlement de litiges**

1) En cas de litige entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou l'application du présent accord, les Parties contractantes doivent, en premier lieu, s'efforcer à le régler par négociation.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par négociations, elles peuvent convenir de soumettre le litige pour décision à une personne ou à un organisme, et si elles ne parviennent toujours pas bien à s'entendre, le litige doit, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont deux seront désignés par chacune des Parties contractantes et le troisième par ces deux arbitres désignés. Chacune des Parties contractantes doit désigner un arbitre dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes de l'autre Partie contractante une notification par voie diplomatique sollicitant l'arbitrage du litige par ledit tribunal et le troisième arbitre doit être désigné dans une période ultérieure de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne réussit pas à désigner un arbitre dans le délai imparti, ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai imparti, le président du Conseil de l'organisation de l'aviation civile Internationale, à la demande de l'une des Parties contractantes, peut désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un troisième Etat et doit agir en tant que président du tribunal d'arbitrage.

3) Les Parties contractantes doivent se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe (2) du présent article.

#### Article 21

##### **Accords multilatéraux**

Le présent accord ainsi que son tableau de routes peuvent être modifiés, si nécessaire, afin de se conformer aux dispositions de toute Convention multilatérale ou accord qui peut devenir contraignant aux deux Parties contractantes.

Article 22

**Dénonciation**

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent accord. Cette notification doit être simultanément adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la notification de la dénonciation de l'accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

**Enregistrement**

Le présent accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

**Entrée en vigueur**

Le présent accord entrera en vigueur à la date de la notification écrite que les deux Gouvernements après l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises à l'entrée en vigueur.

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

Fait à Alger, le 18 novembre 2015, en arabe, en anglais et en français, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent accord ou de son tableau de routes, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de la République algérienne  
démocratique et populaire

*Le ministre des affaires  
étrangères et de la coopération  
internationale*

Ramtane LAMAMRA

Pour le Gouvernement  
de la République  
de Malte

*Le ministre des affaires  
étrangères*

George Willial VELLA

ANNEXE

**TABLEAU DE ROUTES**

1. Les routes à exploiter par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire.

Points de départ	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Algérie	Tout point approuvé par les autorités aéronautiques.	Malte	La Grèce et un autre point à être approuvé par les autres autorités aéronautiques.

2. Les routes à exploiter par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de la République de Malte.

Points de départ	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Malte	Tout point approuvé par les autorités aéronautiques.	Alger, un point au nord et un point au sud à être approuvé plus tard.	Le Maroc et un autre point à être approuvé par les autres autorités aéronautiques.

**Notes :**

- a) Les points intermédiaires ou les points au-delà de l'une des routes spécifiées doivent être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
- b) Les points intermédiaires ou les points au-delà de quelque route spécifiée que ce soit, peuvent être omis sur un des vols assurés, si les services convenus sur les routes commencent ou s'achèvent sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne.
- c) Chaque compagnie aérienne désignée peut servir tous les points intermédiaires et les points au-delà, à condition qu'aucun droit de trafic de la cinquième liberté ne s'exerce entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.
- d) Chaque compagnie aérienne peut servir les points intermédiaires et les points au-delà spécifiés dans la présente annexe, à condition que les droits de trafic de la cinquième liberté doivent s'exercer entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante objet de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.