



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 19

17 avril 1965

SOMMAIRE

Loi du 26 février 1965 portant approbation des accords aériens conclus par le Grand-Duché de Luxembourg avec l'Irak, le Maroc, la République Fédérale d'Allemagne, la Finlande, le Costa Rica, la République d'Afrique du Sud, l'Espagne, la France et la Jordanie	294
Air transport agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Iraq	295
Accord entre le Luxembourg et le Maroc relatif aux transports aériens	301
Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens	308
Air Transport Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Finland	313
Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République de Costa Rica	319
Agreement relating to air services between the Republic of South Africa and the Grand Duchy of Luxembourg	323
Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne sur le transport aérien	328
Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Française relatif aux transports aériens	333
Agreement between the Government of the Grand-Duchy of Luxembourg and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan for the establishment and operation of scheduled Air Services between and beyond their respective Territories	337
Règlement grand-ducal du 26 mars 1965 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques	344
Grossherzogliches Reglement vom 26. März 1965, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt	345
Règlement du Gouvernement en Conseil du 6 avril 1965 portant déclaration d'obligation générale d'un deuxième avenant à l'annexe du contrat collectif pour le métier de façadier, conclu le 16 février 1965 entre la Fédération des Plafonneurs-Façadiers d'une part et la Fédération Nationale des Ouvriers du Luxembourg d'autre part	346
Arrangement européen sur l'échange des programmes au moyen de films de télévision, signé à Paris, le 15 décembre 1958 — Signature sans réserve de ratification ou d'acceptation par l'Irlande . . .	348
Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, en date, à Genève, du 18 mai 1956 — Adhésion du Portugal	348

Loi du 26 février 1965 portant approbation des accords aériens conclus par le Grand-Duché de Luxembourg avec l'Irak, le Maroc, la République Fédérale d'Allemagne, la Finlande, le Costa-Rica, la République d'Afrique du Sud, l'Espagne, la France et la Jordanie.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc. ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 4 février 1965 et celle du Conseil d'Etat du 9 du même mois portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique. Sont approuvés :

1. l'Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République d'Irak, signé à Bagdad, le 14 mars 1961 ;
2. l'Accord entre le Luxembourg et le Maroc relatif aux transports aériens, signé à Rabat, le 19 mai 1961 ;
3. l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens, signé à Bonn, le 5 juillet 1961 ;
4. l'Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Finlande, signé à Helsinki, le 15 août 1961 ;
5. l'Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République de Costa-Rica, signé à San José, le 9 juin 1961, et le Protocole additionnel, signé à San José, le 12 février 1962 ;
6. l'Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République d'Afrique du Sud, signé au Cap, le 31 janvier 1962 ;
7. la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne sur le transport aérien, signée à Luxembourg, le 26 mars 1962 ;
8. l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Française relatif aux transports aériens, signé à Paris, le 29 mars 1962 ;
9. l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie pour l'établissement et l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Amman, le 9 avril 1962.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Palais de Luxembourg, le 26 février 1965.

Jean

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Pierre Werner

*Le Ministre des Transports,
des Postes et des Télécommunications,*

Albert Bousser

Doc. parl. N° 1022, Sess. ord. 1963-1964.

Air transport agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Iraq.

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Iraq, hereinafter referred to as the « Contracting Parties », considering

- that the possibilities of civil aviation for the purposes of transport can be considerably increased ;
- that it is desirable to organise regular international air services in a safe, reliable, and orderly manner and to promote international co-operation in this field in the greatest possible measure ;
- that it is desirable to conclude an Agreement for the purpose of establishing adequate rules for the operation of regular air services between and through the territories of the Republic of Iraq and of the Grand Duchy of Luxembourg ;

have appointed their representatives who, being duly authorised to that effect, have agreed as follows : ¾

Article I

a) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described which cross or fly over or are operated between their respective territories.

b) Each Contracting Party shall designate one airline or more airlines to operate the air service routes which it may establish and shall later decide on the date of the inauguration of the said routes.

Article II

a) The required operating permission shall be given by each Contracting Party, subject to the provisions of Article VII hereafter, to the airline and/or airlines designated by the other Contracting Party.

b) However, before these airlines are authorised to begin the operation of the air services defined in the Annex, they may be required to satisfy the aeronautical authorities granting the operating permit that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the said authorities.

Article III

a) Tariffs shall be fixed at reasonable rates, due regard being paid to the cost of operation, normal profits, and the characteristics of each service such as speed and comfort.

b) In case agreement is not reached between the two Contracting Parties on the fixing of tariffs, the tariffs fixed by the International Air Transport Association (IATA) shall be applied as far as possible.

Article IV

a) The Contracting Parties agree that for the use of airports and other facilities offered by one Contracting Party to the designated airline and/or airlines of the other Contracting Party shall not be liable to pay charges and fees in excess of those payable by aircraft engaged in the operation of similar international air services.

b) Such fuel, oil, spare parts and normal equipment as are introduced into or taken off an aircraft in the territory of one of the Contracting Parties by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party and are intended solely for use by and in the aircraft of the said airline and/or airlines shall be granted, with respect to customs duties, inspection fees, and any other charges and fees, treatment not less favourable than that granted to the airlines of the most favoured nation.

c) All such aircraft as are operated by the designated airline and/or airlines of one of the Contracting Parties on the routes covered by the present Agreement and all such fuel, oil, spare parts, normal equipment, and aircraft stores as are retained on board aircraft of the designated airline and/or airlines shall be exempt on their arrival in and in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees, and other duties, fees, and charges even though such supplies as those mentioned above be used or consumed by and/or on board aircraft flying over and/or within the said territory.

Article V

Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one Con-

tracting Party shall be recognized by the other Contracting Party as valid for the purpose of operating the air services defined in the Annex to the present Agreement. However, each Contracting Party shall reserve the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above and over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article VI

a) Such laws and regulations of one Contracting Party as relate to entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline and/or airlines of the other Contracting Party.

b) Passengers, crews, and consigners of freight shall be required, in the territory of either Contracting Party, to comply either in person or through the intermediary of a third person acting in their name and on their account with the laws and regulations governing the entry into, the presence in, and the departure from that country of passengers, crews, freight, mail, and cargo such as the laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine.

Article VII

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to suspend or revoke the same in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of either Contracting Party, or in case of failure by an airline to comply with the laws and regulations referred to in Article VI, or to fulfil its obligations under this Agreement.

Article VIII

The Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall, in a spirit of close co-operation, consult with one another from time to time to give effect to the principles embodied in this Agreement and its Annex and apply them satisfactorily.

Article IX

a) The Contracting Parties agree that they shall submit to arbitration any dispute relating to the interpretation and application of the present Agreement or of the Annex thereto which cannot be settled by direct negotiation.

b) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944.

c) Nevertheless, the Contracting Parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an Arbitral Tribunal or to any other person or body or organisation designated by them.

d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article X

a) The present Agreement and all documents connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944.

b) The Annex to the present Agreement shall be deemed to form part of the Agreement itself.

Article XI

If either Contracting Party considers it desirable to amend and/or modify the Annex to the present Agreement, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, this consultation beginning not later than sixty days after the request. Any such amendment and/or modification of the Annex as agreed between the said authorities shall come into force by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article XII

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to ter-

minate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. After such notice is given the present Agreement shall terminate twelve calendar months after the date of receipt of the said notice by the other Contracting Party, unless the said notice to terminate be withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party the said notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XIII

For the purposes of the present Agreement and of the Annex thereto, unless the context otherwise requires:

a) The term «aeronautical authorities» shall mean, in the case of the Republic of Iraq, the Directorate General of Civil Aviation or any person, body or organisation, authorised to exercise the functions of the said Directorate.

In the case of Grand Duchy of Luxembourg, the «Ministry of Transport — Civil Aviation Department» or any other person or body or organisation authorised to perform any functions at present exercised by or dependent on the «Ministry of Transport-Civil Aviation Department».

b) The term «designated airline» shall mean the airline and/or air transport enterprise which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the air carriers or air transport enterprise designated by this Party under Articles I and II of the present Agreement to operate the routes specified in such notification.

c) The term «Territory» shall mean the land areas, territorial waters adjacent thereto and the airspace above are under the sovereignty of either Contracting Party.

d) The definitions contained in paragraphs *a)*, *b)*, and *d)* of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, shall apply.

Article XIV

The present Agreement shall be ratified in accordance with the Laws in force with the two Contracting Parties and shall come into force from the date on which the Exchange of the instruments of Ratification takes place in Luxembourg. In faith whereof the two accredited Representatives have signed this Agreement.

Done in Baghdad on the 14th day of March, 1961, in two original copies, in Arabic and English, each having the same authenticity and same force.

(suivent les signatures)

ANNEX

On the territory of each Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall enjoy the rights of transit and of non-commercial stop, with the faculty to use the airports and complementary facilities provided for international traffic; it shall also enjoy at the points specified in the schedules hereafter the right to take up and the right to set down international traffic in passengers, mail and cargo at the conditions set out in the present Agreement.

Schedule I

The Air route to be operated by the Iraqi Airline or Airlines: —

Points in Iraq — intermediate points as desired —

Luxembourg and beyond and vice versa.

Schedule II

a) The Air route to be operated by the Luxembourg Airline or Airlines: —

Luxembourg — intermediate points as desired — one point in Iraq and beyond, and vice versa.

b) The Luxembourg Airline or Airlines shall not be entitled to enjoy fifth freedom rights between Iraq and the following countries and vice versa: —

Lebanon, United Arab Republic (Northern and Southern provinces), Iran, Turkey, Saudi Arabia, Kuwait, Bahrain and Jordan.

Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République d'Irak

(traduction non officielle)

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Irak, désignés ci-après par les «Parties Contractantes», considérant

— que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

— qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, et

— qu'il y a lieu de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre et à travers les territoires de la République d'Irak et du Grand-Duché de Luxembourg;

ont désigné des représentants à cet effet, lesquels dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes:

Article I^{er}

a) Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés à l'Annexe au présent Accord pour l'établissement des lignes internationales y définies, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b) Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes qu'elle peut ainsi établir et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Article II

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article VII ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes définies à l'Annexe, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leur qualification, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

Article III

a) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération les frais d'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort.

b) Si les deux Parties Contractantes ne tombent pas d'accord à ce sujet, les tarifs fixés par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) seront appliqués dans la mesure du possible.

Article IV

a) Les Parties Contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et d'autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal introduits ou déchargés de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement appliqué aux entreprises de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou d'autres droits et taxes.

c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire

de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou d'autres droits et taxes similaires, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article V

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article VI

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus à se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article VII

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser, de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou de l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

Article VIII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

Article IX

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal arbitral, soit devant toute autre personne, organisme ou organisation désignés par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article X

a) Le présent Accord et tous les documents qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

b) L'Annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord.

Article XI

Si une Partie Contractante souhaite amender ou modifier les termes de l'Annexe au présent Accord, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Tous amendements ou modifications de l'Annexe convenus entre lesdites autorités entreront en vigueur par un échange de notes diplomatiques.

Article XII

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La notification faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante, à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XIII

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) l'expression «autorité aéronautique» signifie en ce qui concerne la République d'Irak, la Direction Générale de l'Aviation Civile ou toute personne, organe ou organisme, autorisés à exercer les fonctions de ladite Direction.

En ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg :

le « Ministère des Transports — Aéronautique Civile » ou bien toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement du ressort du « Ministère des Transports — Aéronautique Civile » ;

b) l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes des articles I et II du présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification ;

c) le terme «territoire » signifie les surfaces terrestres, les eaux territoriales adjacentes et l'espace aérien les couvrant, qui sont soumis à la souveraineté d'une des Parties Contractantes ;

d) les définitions des paragraphes a), b) et c) à l'article 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, sont considérées comme valables.

Article XIV

Le présent Accord sera ratifié en accord avec les lois en vigueur auprès des deux Parties Contractantes et entrera en vigueur le jour où les instruments de ratification seront échangés à Luxembourg.

En foi de quoi les deux Représentants autorisés ont signé cet Accord.

Fait à Bagdad, le 14 mars 1961, en double exemplaire, dans les langues arabe et anglaise, les deux textes faisant également foi.

(suivent les signatures)

ANNEXE

L'entreprise désignée jouira sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale à des fins non commerciales ; elle pourra aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectées au trafic international. Elle jouira en outre, sur les points spécifiés aux tableaux ci-après du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

Tableau I

Ligne qui peut être exploitée par la ou les entreprises de transports aériens de l'Irak :
Points en Irak — points intermédiaires — Luxembourg, points au-delà et vice-versa.

Tableau II

- a) Ligne qui peut être exploitée par la ou les entreprises de transports aériens du Luxembourg :
Luxembourg — points intermédiaires — un point en Irak et au-delà et vice-versa.
- b) La ou les entreprises de transports aériens du Luxembourg ne jouiront pas de la 5^e liberté entre l'Irak et les pays suivants et vice-versa.
Liban, République Arabe-Unie (Provinces du Nord et du Sud), Iran, Turquie, Arabie Séoudite, Koweït, Bahreïn et la Jordanie.

Accord entre le Luxembourg et le Maroc relatif au transport aérien

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de S. M. le Roi du Maroc désireux de favoriser le développement des transports aériens entre le Luxembourg et le Maroc et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, ci-après désignée « la Convention »,

Ont nommé à cet effet leurs plénipotentiaires :

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg : Monsieur Pierre Hamer, Commissaire du Gouvernement au Ministère des Transports,

Le Gouvernement de S. M. le Roi du Maroc : Monsieur Ben Barka Abdelkader, Directeur de la Division Economique du Ministère des Affaires Etrangères,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme,

Sont convenus de ce qui suit :

Titre premier. — Dispositions générales

Article premier

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 2

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe :

a) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'article 2 de la Convention.

b) L'expression « Autorités aéronautiques » signifie :

— en ce qui concerne le Maroc, le Ministère des Travaux Publics, Direction de l'Air ;

— en ce qui concerne le Luxembourg, le Ministère des Transports, Aéronautique Civile.

c) L'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée par écrit, conformément à l'article 14, comme étant l'entreprise autorisée à exploiter les services agréés dans le cadre du présent Accord.

d) Les expressions « équipement de bord », « provisions de bord » et « rechanges » s'entendront au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

Article 3

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer une parfaite égalité de traitement, les Parties Contractantes conviennent que :

a) Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances perçus par chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires ;

b) Sous réserve de l'observation des règlements de la Partie Contractante intéressée :

— 1) les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, l'équipement de bord, les provisions de bord et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur ce dernier territoire, des droits de douane et autres droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit ;

— 2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe 1) ci-dessus seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires ;

— 3) Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre et réexportés, resteront exemptés des droits de douane, impôts de consommation et autres droits et taxes nationaux.

Article 4

Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation. Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 5

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'Annexe ci-jointe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrées à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 6

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus à se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et à la quarantaine.

Article 7

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, 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 ou de nationaux de cette dernière ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation au sens de l'article 9 ci-dessous à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

Article 8

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation aura effet six mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 9

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les Autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord.

Cette consultation commencera au plus tard dans les trente jours à compter du jour de réception de la demande.

Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article 10

a) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 9, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

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

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

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

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

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

f) Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

Article 11

Le présent Accord et son Annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

Article 12

Le présent Accord devra être mis en harmonie avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Titre II. — Services agréés

Article 13

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg accorde au Gouvernement de S. M. le Roi du Maroc et réciproquement, le Gouvernement de S. M. le roi du Maroc accorde au Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg le droit de faire exploiter par une ou des entreprises aériennes désignées par leur Gouvernement respectif, les services aériens spécifiés aux tableaux de routes figurant à l'Annexe au présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression : «services agréés».

Article 14

a) Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés à condition que :

1) la Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une ou des entreprises de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées;

2) La Partie Contractante qui accorde les droits ait donné, dans les conditions prévues au paragraphe b) ci-dessous, à l'entreprise ou aux entreprises intéressées, l'autorisation d'exploitation requise, laquelle devra être accordée, dans le plus court délai possible, sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-dessus.

b) Les entreprises désignées pourront être appelées à fournir aux Autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article 15

La ou les entreprises aériennes désignées par l'une des Parties Contractantes, conformément au présent Accord, bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 16

Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable, afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

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

Article 17

a) L'exploitation des services entre le territoire marocain et le territoire luxembourgeois ou vice-versa, services exploités sur les routes figurant au tableau I de l'Annexe au présent Accord, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

b) Pour l'exploitation de ces services :

1) La capacité sera répartie également entre les entreprises luxembourgeoises et marocaines sous réserve du paragraphe 3) ci-dessous ;

2) La capacité totale mise en oeuvre, sur chacune des routes, sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir.

Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire de trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile ;

3) Au cas où l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, elle s'entendra avec l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elle dispose dans la limite prévue.

La Partie Contractante qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 18

a) Sur chacune des routes figurant au tableau II de l'annexe au présent Accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

b) Toutefois, la ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa a) du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante, dans la mesure où ces besoins ne sont pas satisfaits par les services locaux et régionaux.

c) Une capacité additionnelle pourra accessoirement être mise en oeuvre, en sus de celle visée à l'alinéa a), chaque fois que le justifieront les besoins du trafic des pays desservis par la route.

Article 19

a) Les entreprises aériennes désignées indiqueront aux Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

b) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 20

a) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les routes luxembourgeoises et marocaines figurant au présent Accord sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées,

Ces entreprises procéderont :

1. soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.) ;

2. soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

b) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

c) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe a) ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe b) précédent, les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 10 du présent Accord.

Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

Titre III. — Transports aériens commerciaux non réguliers

Article 21

a) Chaque Partie Contractante accordera aux entreprises intéressées de l'autre Partie Contractante l'autorisation d'effectuer des transports aériens commerciaux non réguliers en provenance ou à destination de son territoire, sans leur imposer les «réglementations, conditions et restrictions» prévues au 2^e alinéa de l'article 5 de la Convention, lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes :

1. Transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse ;

2. Transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges, que la destination soit choisie par le ou les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public ;

3. Transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de cette capacité ne soit cédée à un tiers.

b) Il en est de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes :

1. Transports exclusifs de fret ;

2. Transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaisons par services aériens réguliers ;

3. Transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur ou groupe de transporteurs n'a droit pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux mêmes centres de trafic.

Toutefois, chaque Partie Contractante peut exiger l'abandon des activités prévues au paragraphe b) du présent article si elle estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers.

De plus, en ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa 2. du présent paragraphe, chaque Partie Contractante peut définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aéroports considérés) et modifier cette définition à tout moment,

Article 22

Les Etats Contractants conviennent en outre que dans les cas non couverts par l'article 21 une autorisation préalable pourra être exigée pour les transports aériens non réguliers, le délai dans lequel la demande doit être déposée ne dépassant pas deux jours ouvrables dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus ; un délai plus long pourra être spécifié s'il s'agit d'une série plus importante de transports.

Disposition finale

Article 23

Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres. En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties ont signé le présent Accord.

Fait à Rabat en double exemplaire en langue française, le 19 mai 1961.

(suivent les signatures)

ANNEXE

Tableaux de routes

TABLEAU I

- 1 — *Routes Luxembourgeoises*
Luxembourg — Points au Maroc
- 2 — *Routes Marocaines*
Points au Maroc — Luxembourg

TABLEAU II

- 1 — *Routes Luxembourgeoises*
Luxembourg — points intermédiaires — points au Maroc et au-delà (1)
- 2 — *Routes Marocaines*
Points au Maroc — points intermédiaires — Luxembourg et au-delà (1).

NOTE. — Les entreprises désignées pourront omettre, sur chacune des routes ci-dessus, une ou plusieurs escales intermédiaires à condition que celles-ci soient situées sur le territoire d'Etats tiers.

(1) Les points intermédiaires et au-delà seront fixés ultérieurement s'il y a lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens

Le Grand-Duché de Luxembourg

et

La République Fédérale d'Allemagne

désireux de régler les transports aériens entre leurs territoires et au-delà, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

1. Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par :

a) « autorité aéronautique » : dans le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre des Transports ; dans la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités ;

b) « entreprise désignée » : une entreprise de transports aériens qu'une Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes fixées à l'article 2, par. 2.

2. Les termes de « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale dans le dernier texte en vigueur.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes fixées conformément au paragraphe 2: le droit de survoler son territoire sans y faire escale,

le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et

le droit de faire escale aux points de son territoire qui sont touchés par les routes fixées conformément au paragraphe 2, afin de prendre ou de déposer, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et /ou des marchandises.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les deux Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont fixées dans un tableau des services qui fera l'objet d'un échange de notes.

Article 3

1. L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées à l'article 2, par. 2 du présent Accord, pourra commencer en tout temps :

a) lorsque la Partie contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une ou plusieurs entreprises, et

b) lorsque la Partie contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à ouvrir les services aériens.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 et de l'arrangement prévu à l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante qui accorde les droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

3. Chaque Partie contractante a le droit de demander à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante peut refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux — personnes physiques ou morales — de l'autre Partie contractante, ou entre les mains de cette Partie contractante elle-même.

Article 4

1. Chaque Partie contractante peut révoquer l'autorisation accordée en application de l'article 3, par. 2, du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictives, si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en est de même si la preuve mentionnée à l'article 3, par. 4, n'est pas apportée. Chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'article 13 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

2. Chaque Partie contractante a le droit, moyennant notification écrite à l'autre Partie contractante, de remplacer par une autre entreprise, dans les conditions prévues à l'article 3, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouit des mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5

Les taxes prélevées sur le territoire d'une Partie contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante n'excéderont pas celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Article 6

1. — Chaque Partie contractante accorde aux aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, affectés exclusivement à des services aériens internationaux, les privilèges suivants en matière de taxes :

1) Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie contractante pour en ressortir ou pour le survoler, sont, y compris les objets d'équipement et pièces de rechange habituels se trouvant à bord, francs de douane et d'autres taxes prélevées sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit.

2) Les pièces de rechange et objets d'équipement :

a) qui sont démontés, sous contrôle douanier, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des aéronefs mentionnés au chiffre 1 ci-dessus ou qui sont enlevés du bord de toute autre façon pour être entreposés sur ce territoire, ou

b) qui ont été introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous contrôle douanier, pour le service de ces aéronefs, et qui sont entreposés sur ce territoire, restent exempts des taxes mentionnées au chiffre 1, s'ils sont montés sous contrôle douanier dans les aéronefs en question ou pris à bord de toute autre manière, ou s'ils sont réexportés d'une autre façon du territoire de cette Partie contractante.

La même exemption est accordée pour les pièces de rechange et objets d'équipement pris sous contrôle douanier dans les dépôts analogues d'autres entreprises de navigation aérienne, puis montés sur les aéronefs en question ou pris à bord de toute autre manière.

3) Les carburants et lubrifiants introduits à bord des aéronefs mentionnés au chiffre 1 dans le territoire de l'autre Partie contractante sont exempts des droits de douane et autres taxes prélevées sur les marchan-

dises à l'entrée, à la sortie ou en transit, s'ils sont utilisés à bord de ces aéronefs, même s'ils exécutent des vols sur le territoire de cette Partie contractante entre des points des routes fixées conformément à l'article 2 du présent Accord. Cette exemption s'applique aussi aux carburants et lubrifiants importés, sous contrôle douanier et pour le compte d'une entreprise désignée, pour alimenter ces aéronefs, dans le territoire de l'autre Partie contractante et qui y sont entreposés. Tous les carburants et lubrifiants qui sont pris à bord des aéronefs d'une entreprise désignée, sous contrôle douanier, sur le territoire de l'autre Partie contractante, pour être employés dans les services aériens internationaux, ne sont soumis ni à ces droits ni à d'autres taxes spéciales de consommation auxquelles ces carburants et lubrifiants sont soumis sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4) Les denrées alimentaires et stimulants chargés à bord des aéronefs mentionnés au chiffre 1, pour les besoins des passagers et de l'équipage, peuvent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, être délivrés à bord pour leur consommation immédiate, francs de douane et autres taxes prélevées sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit, si les aéronefs restent continuellement sous le contrôle de la douane pendant les escales.

2. — Dans la mesure où il n'est pas perçu de taxes sur les marchandises mentionnées au paragraphe 1, ces marchandises ne sont pas non plus soumises aux interdictions et restrictions d'importation, d'exportation et de transit qui pourraient leur être applicables.

Article 7

1. — Les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services aériens sur chacune des routes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord.

2. — En exploitant les services aériens internationaux sur les routes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, toute entreprise désignée par une Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise exploite sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3. — Les services aériens internationaux sur les routes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande probable de trafic au départ ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports sur le territoire de l'autre Partie contractante entre des points d'une route fixée conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord et des points situés dans des pays tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné des transports aériens internationaux de telle sorte que la capacité soit adaptée

a) à la demande de transports à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise,

b) à la demande de transports existant dans les régions traversées, compte tenu des services aériens locaux et régionaux,

c) aux exigences d'une exploitation rentable des routes en transit.

Article 8

1. — Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au plus tard avant l'ouverture des services aériens sur les lignes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, le type de service, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle est valable par analogie, pour les changements ultérieurs.

2. — Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entre-

prise désignée par la première Partie contractante sur les lignes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 9

1. — Les tarifs qui doivent être appliqués, sur les routes fixées conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, aux passagers et aux marchandises, seront établis compte tenu de tous les facteurs, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes, et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant la totalité ou une partie de la même route. Pour l'établissement des tarifs, on procédera selon les dispositions des paragraphes suivants.

2. — Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. Les entreprises désignées tiendront compte de la procédure recommandée pour l'établissement des tarifs par l'Association internationale des transports aériens (A.I.T.A.), ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent la totalité ou une partie de la même route.

3. — Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être abrégé dans certains cas, si les autorités aéronautiques y consentent.

4. — Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au paragraphe 2, ou si une Partie contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3 de cet article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

5. — Si un accord conformément au paragraphe 4 de cet article n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, l'article 14 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui n'aura pas consenti à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Article 10

Si les deux Parties contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, les dispositions de cette dernière primeront celles du présent Accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à l'article 13 du présent Accord.

Article 11

Toute entreprise désignée par un Etat contractant pourra entretenir et occuper pour ses affaires son propre personnel dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie contractante dans lesquels elle a l'intention d'avoir sa représentation. Si une entreprise désignée renonce à établir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou d'une entreprise désignée du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 12

Si besoin est, un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 13

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des services, chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu. Il en est de même en ce qui con-

cerne l'examen de l'interprétation et de l'application de l'Accord, si, de l'avis de l'une des Parties contractantes, l'échange de vues prévu à l'article 12 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

Article 14

1. — Dans la mesure où une divergence de vues sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ne pourrait être réglée conformément à l'article 13, elle sera soumise à un tribunal arbitral, à la demande de l'une des Parties contractantes.

2. — Le tribunal arbitral sera constitué ad hoc de telle manière que chaque Partie contractante désignera un arbitre et que ces deux arbitres choisiront comme président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des deux Parties contractantes. Les arbitres devront être désignés dans les soixante jours, et le président dans les quatre-vingt-dix-jours, après que l'une des Parties contractantes aura fait connaître à l'autre son intention de soumettre la divergence de vues à un tribunal d'arbitrage.

3. — Si les délais prévus au paragraphe 2 ne sont pas observés, chaque Partie contractante pourra, à défaut d'un autre accord, prier le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) de procéder aux nominations nécessaires. Si le président possède la nationalité de l'une des deux Parties contractantes ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est à son suppléant qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

4. — Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Ses décisions sont obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que de sa représentation dans la procédure devant le tribunal arbitral; les frais du président ainsi que les autres frais seront assumés à parts égales par les deux Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.

Article 15

Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes effectué conformément à l'article 2, par. 2, seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 16

1. — Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Luxembourg.

2. — Le présent Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

3. — Chaque Partie contractante peut dénoncer en tout temps le présent Accord par écrit. L'Accord expirera un an après réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

Fait à Bonn le 5 juillet 1961

en quatre exemplaires, dont deux en langue française et deux en langue allemande, chacun des textes faisant également foi.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

(s) Pierre Grégoire

(s) Pierre Majerus

Pour la République fédérale d'Allemagne

(s) von Merkatz

(s) Ssebohm

Air Transport Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Finland.

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of Finland, considering :

- that the possibilities of commercial aviation, as a means of transport have considerably increased ;
- that it is desirable to organize scheduled air service in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international cooperation in this field, and
- that it is necessary to conclude an agreement regulating scheduled air services between and through the Luxembourg and Finnish territories,

have appointed their representatives who being duly authorized to this effect have agreed as follows :

Article 1

a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex hereto for the establishment of the international services defined in this Annex, which pass through or serve their respective territories ;

b) Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the services it is thus entitled to establish and shall decide upon the date of opening of such services.

Article 2

a) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of Article 7, issue the requisite operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party ;

b) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the services described in the Annex, such airlines may be called upon to afford proof of qualification in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing the operating permit.

Article 3

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into account. Failing any such recommendations, the Luxembourg and Finnish airlines shall consult the airlines of third countries operating over the same routes. Their arrangements shall be submitted for approval to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the airlines fail to reach an agreement, the said authorities shall endeavour to find a solution. As a last resort, recourse shall be had to the procedure laid down in Article 8 of the present Agreement.

Article 4

a) The Contracting Parties agree that the charges imposed on their respective airline or airlines for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by their national aircraft engaged in similar international services.

b) Fuel, lubricating oils, spare parts and equipment introduced into, or taken on board in the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by aircraft of that airline, shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to customs duties, inspection fees or other national duties and charges.

c) Aircraft operated by the airline or airlines designated by one Contracting Party on the air services covered by the present Agreement, and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board the said aircraft shall be exempt on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees or other similar duties and charges, even though such supplies be used or consumed by or in such aircraft on flights within that territory.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the services described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize

as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Article 6

- a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into and departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party ;
- b) Passengers, crews and consignors of cargo shall be bound, either in person or through third parties acting on their behalf and in their name to comply with the laws and regulations governing in the territory of each Contracting Party the admission to, stay in and departure from that country of passengers, crews or cargo such as the regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article 7

Each Contracting Party reserves the right to withhold or to revoke the operating permit of any airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by the airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 or to fulfil its obligations under the present Agreement.

Article 8

- a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute regarding the interpretation and application of this Agreement or of the Annex thereto which cannot be settled by direct negotiation ;
- b) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 ;
- c) Nevertheless, the Contracting Parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to some other person or body designated by them.
- d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 9

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article 10

This Agreement shall be provisionally applied as of the date of signature. It shall come into force as soon as the approval by the Parliament of Luxembourg has been notified to the Government of Finland, and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg has been notified by the Government of Finland of their approval of the agreement.

Article 11

The competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in a spirit of close collaboration with a view to satisfying themselves that the principles laid down in the Agreement and the Annex thereto are being applied and properly carried out.

Article 12

The present Agreement and the Annex thereto shall be brought into harmony with any multilateral agreement which comes into force as between the two Contracting States.

Article 13

If either Contracting Party desires to modify the terms of this Agreement or of its Annex, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation

to begin within a period of 60 days from the date of the request. Any modification of the Annex agreed to by the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. Following such notice, this Agreement shall terminate twelve months after the date of its receipt by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the Contracting Party to which it was addressed, it shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the texts specify otherwise :

a) the term «aeronautical authorities» shall mean :

in the case of Luxembourg ;

the Ministry of Transport and Civil Aviation or any person or body authorized to perform the functions presently exercised by this authority ;

in the case of Finland :

the Office of Civil Aviation of the Ministry of Communications and Public Works or any other person or body authorized to perform the functions presently exercised by this authority.

b) the term «designated airline» shall mean any airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties has notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline which it intends to designate, in accordance with Articles 1 and 2 of the present Agreement, to operate the air services mentioned in said notification;

c) the term «territory » shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

d) the definitions given in paragraphs *a)*, *b)* and *d)* of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation shall apply to the present Agreement.

Done at Helsinki this 15th day of August 1961

in duplicate in the English language.

(suivent les signatures)

ANNEX

The designated Luxembourg and Finnish airlines shall be accorded in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and non-traffic stops as well as the right to use the airports and ancillary facilities provided for international traffic.

In addition, they shall enjoy in the territory of the other Contracting Party the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo under the conditions specified in the present Agreement.

SCHEDULE I

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY THE FINNISH AIRLINES

Finland, via intermediate points, to Luxembourg, and points beyond, if desired, in both directions.

SCHEDULE II

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY THE LUXEMBOURG AIRLINES

Luxembourg, via intermediate points, to Helsinki and points beyond, if desired, in both directions.

Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Finlande.

(traduction non officielle)

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Finlande, considérant :
 — que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;
 — qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine ; et
 — qu'il y a lieu de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre et à travers les territoires finlandais et luxembourgeois ;
 ont désigné des représentants à cet effet, lesquels dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

a) Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe pour l'établissement des lignes internationales définies à cette Annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b) Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes qu'elle peut ainsi établir et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Article 2

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article 7 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes définies à l'Annexe, ces entreprises pourront être appelés à justifier de leurs qualifications, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

Article 3

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises luxembourgeoises et finlandaises consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à la procédure prévue à l'article 8 du présent Accord.

Article 4

a) Les Parties Contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 5

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 6

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus à se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article 7

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

Article 8

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 9

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 10

Le présent Accord sera provisoirement appliqué dès la date de sa signature. Il entrera en vigueur dès que

son approbation par le Parlement luxembourgeois aura été notifiée au Gouvernement finlandais et que celui-ci aura notifié son approbation au Gouvernement luxembourgeois.

Article 11

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

Article 12

Le présent Accord et son Annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 13

Si une Partie Contractante souhaite modifier les termes du présent Accord ou de son Annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Toute modification de l'Annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La notification faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante, à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 15

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) l'expression « autorité aéronautique » signifie :

en ce qui concerne le Luxembourg

le Ministère des Transports et de l'Aviation Civile ou bien toute autre personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort de ladite autorité ;

en ce qui concerne la Finlande

l'Office de l'Aviation Civile du Ministère des Communications et des Travaux Publics ou bien toute autre personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort de ladite autorité ;

b) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes des articles 1 et 2 du présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification ;

c) le mot « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

d) les définitions des paragraphes *a)*, *b)* et *d)* à l'article 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, sont considérées comme valables.

Fait à Helsinki, le 15 août 1961

en double exemplaire, en langue anglaise.

(suivent les signatures)

ANNEXE

Les entreprises finlandaises et luxembourgeoises désignées jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales ;elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectées au trafic international.

Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

TABLEAU I

LIGNES QUI PEUVENT ETRE EXPLOITEES PAR LES ENTREPRISES FINLANDAISES DE TRANSPORTS AERIENS

Finlande via points intermédiaires vers Luxembourg, au-delà ou non, et vice-versa.

TABLEAU II

LIGNES QUI PEUVENT ETRE EXPLOITEES PAR LES ENTREPRISES LUXEMBOURGEOISES DE TRANSPORTS AERIENS

Luxembourg via points intermédiaires vers Helsinki, au-delà ou non, et vice-versa.

Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République de Costa Rica.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de Costa Rica, considérant : que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine ; et

qu'il y a lieu de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre et à travers les territoires luxembourgeois et costaricien ;

ont désigné des représentants à cet effet, lesquels dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

a) Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe pour l'établissement des lignes internationales définies à cette Annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b) Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes qu'elle peut ainsi établir et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Article 2

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article 7 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes définies à l'Annexe, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leur qualification, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

Article 3

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort.

Article 4

a) Les Parties Contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et d'autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou d'autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou d'autres droits et taxes similaires, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 5

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 6

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article 7

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou de l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

Article 8

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 9

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 10

a) Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à San José, Costa Rica, dans le plus bref délai possible.

b) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

c) Le présent Accord et son Annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

d) Si une Partie Contractante souhaite modifier les termes du présent Accord ou de son Annexe, elle pourrait demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités compétentes des Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Toute modification de l'Annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

e) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La notification faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante, à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 11

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) l'expression « autorité aéronautique » signifie :

en ce qui concerne le Luxembourg :

le « Ministère des Transports — Aéronautique Civile » ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du « Ministère des Transports — Aéronautique Civile » ;

en ce qui concerne la République de Costa Rica :

« Junta de Aviacion Civil ».

b) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes des articles I et II du présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification ;

c) le mot « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

d) les définitions des paragraphes a), b) et d) à l'article 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, sont considérées comme valables.

Fait à San José, Costa Rica, le 9 juin 1961, en double exemplaire, dans la langue française et la langue espagnole, les deux textes étant également authentiques.

Pour le Gouvernement de la République de Costa Rica,
signature

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
signature

ANNEXE

Les entreprises luxembourgeoises et costariciennes désignées jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectés au trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

TABLEAU I

LIGNES QUI PEUVENT ETRE EXPLOITEES PAR LES ENTREPRISES LUXEMBOURGEOISES
DE TRANSPORTS AERIENS

TABLEAU II

LIGNES QUI PEUVENT ETRE EXPLOITEES PAR LES ENTREPRISES COSTARICIENNES
DE TRANSPORTS AERIENS

Protocole additionnel à l'Accord relatif aux transports aériens conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République de Costa Rica.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
et

Le Gouvernement de la République de Costa Rica

Considérant que l'Annexe à l'Accord de Transports Aériens, conclu le 9 juin 1961 entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg et de la République de Costa Rica, ne mentionne par les trajets pouvant être exploités;

Sont convenus de compléter l'Annexe mentionnée comme suit :

TABLEAU I

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises luxembourgeoises de transports aériens :
Luxembourg — points intermédiaires ou non — San José — au-delà ou non, et vice-versa.

TABLEAU II

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises costariciennes de transports aériens :
San José — points intermédiaires ou non — Luxembourg — au-delà ou non, et vice-versa.

Fait à San José, le douze février mil neuf cent soixante-deux, en deux exemplaires, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
signature

L'Ambassadeur des Pays-Bas à San José

Pour le Gouvernement de la République de Costa Rica,
signature

Le Ministre des Affaires Etrangères du Costa Rica

Agreement relating to air services between the Republic of South Africa and the Grand Duchy of Luxembourg.

1. For the purposes of the present agreement which shall include the Annex hereto —

- a) the term « Party » or « Parties » means a Party or Parties, as the case may be, to this agreement ;
- b) the term « territory » in relation to a Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto in the sovereignty, suzerainty, protection, administration or trusteeship of that Party ;
- c) the term « air service » means any air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo ;
- d) the term « stop for non-traffic purposes » means a landing for any purposes other than picking-up or setting down passengers, mail or cargo.

2. — 1) The Parties grant each other the rights specified in the Annex hereto for the operation of international air services therein described to their respective territories.

2) Each Party may designate an airline for the operation of the air services specified in the Annex hereto.

3. — 1) Each Party shall, subject to the provisions of paragraph 8, without undue delay deliver an appropriate operating permission to the designated airline of the other Party.

2) A designated airline may, however, before being authorized to inaugurate the service specified in the Annex hereto, be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed in the laws and regulations normally applied by that authority.

3) Each Party reserves the right to withhold or revoke the grant of an operating permission to the designated airline of the other Party when it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in that other Party or citizens thereof.

4. — The fares and rates to be charged by the airlines designated by the Parties and the conditions of carriage applicable to each such airline shall be those approved by the aeronautical authorities of the Parties.

5. — 1) The laws and regulations of the one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft within its territory shall apply to the designated airline of the other Party.

2) The laws and regulations of the one Party governing entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, mail or cargo such as those relating to formalities, immigration, passports, customs and quarantine shall apply to passengers, crew, mail, or cargo carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory.

3) Passengers in transit across the territory of the one Party shall be subject to a simplified control and baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges.

4) Each Party agrees not to give preference to its own airlines over the airline of the other Party in the application of its regulations concerning customs, visas, immigration, quarantine, exchange control or other regulations affecting air transportation.

6. — 1) Fuel introduced into or taken on board aircraft in any territory of one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party and remaining on board on departure from the last airport of call in that territory shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the territory be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed therein.

2) The treatment set out in sub-paragraph (1) shall be in addition to that accorded in Article 24 of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chciago on the seventh day of December, 1944.

7. — 1) The airline designated by a Party shall at the request of the aeronautical authorities of the other Party, supply such periodic or other statements of statistics as may be necessary to determine the amount of traffic carried on its service specified in the Annex hereto and the origins and destinations of such traffic.

2) Discussions between representatives of the aeronautical authorities of the Parties for the purpose of reviewing the position in the light of traffic statistics shall take place from time to time.

8. — Notwithstanding the provisions of paragraph 3 a Party shall have the right to suspend the air service operated in terms of this agreement by the airline designated by the other Party if that airline fails to comply with any law or regulation of the firstmentioned Party or fails to comply with any term or condition prescribed in this agreement or in the Annex hereto : Provided that unless immediate suspension is essential to prevent further infringement of a law or regulation or term or condition abovementioned, this right shall be exercised only after consultation with the other Party.

9. — Amendments to the Annex hereto may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Parties.

10. — This agreement shall come into force on the first day of February, 1962, and shall remain in force indefinitely unless six months notice in writing of termination is given by either Party to the other.

Done at Cape Town in duplicate original on this thirty-first day of January, 1962.

ANNEX

1. — 1) The air services undertaken by the airlines designated by the Parties hereto shall be operated on the following route pattern in both directions :

Johannesburg — Salisbury — Entebbe/Nairobi/Luanda — Kano/Khartoum/Wadi Halfa — Cairo/Benina — Malta/Palma/Vienna — Luxembourg.

2) Any or all of the points on the route specified in sub-paragraph (1) may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline concerned.

2. — The points on the route specified in sub — paragraph (1) of paragraph 1 of this Annex at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved, traffic from or for the territory of the Grand-Duchy of Luxembourg —

a) may be set down or picked up, i. e. are agreed traffic stops ;

b) may not be set down or picked up, i. e. are stops for non-traffic purposes,

by the airline designated by the Government of the Republic of South Africa are the following :

<i>Traffic Stops</i>	<i>Stops for non-traffic purposes</i>
Johannesburg	Salisbury Entebbe or Nairobi or Luanda Kano or Khartoum or Wadi Halfa
Cairo	Benina
Malta or Palma	Vienna
Luxembourg	

3. — The points of the route specified in sub-paragraph (1) of paragraph 1 of this Annex at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved, traffic from or for territory of the Republic of South Africa —

a) may be set down or picked up, i. e. are agreed traffic stops ;

b) may not be set down or picked up, i. e. are stops for non-traffic purposes,

by the airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg are the following :

<i>Traffic Stops</i>	<i>Stops for non-traffic purposes</i>
Luxembourg	Vienna
Palma or Malta	Benina
Cairo	Wadi Halfa or Khartoum or Kano Luanda or Nairobi or Entebbe Salisbury
Johannesburg	

4. — 1) Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Annex, the airline designated by the Government of the Republic of South Africa shall not at Luxembourg pick up or set down more than seventy-four passengers on any one flight and there shall be no carry over of unused passenger capacity from one flight to any other flight.

2) Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Annex, the airline designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg shall not at Johannesburg pick up or set down more than seventy-four passengers on any one flight and there shall be no carry over of unused passenger capacity from one flight to any other flight.

5. — 1) The frequency of the air service provided by the airline designated by the Government of the Republic of South Africa shall be once per week.

2) The frequency of the air service provided by the airline designated by the Government of the Grand-Duchy of Luxembourg shall be once per week.

Accord relatif aux transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République d’Afrique du Sud.
(traduction non officielle)

1. — Pour l’application du présent accord et de son annexe, qui en fait partie intégrante :

a) le terme «Partie» ou «Parties» signifie, selon le cas, une Partie ou les Parties au présent Accord ;

b) le terme «territoire», par référence à une des Parties, signifie les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui sont placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, l’administration ou la tutelle de ladite Partie ;

c) le terme «service aérien» signifie tout service aérien effectué par des aéronefs affectés au transport public de passagers, d’envois postaux ou de fret ;

d) le terme «escale» pour des raisons «non-commerciales» signifie un atterrissage effectué pour tout motif autre que l’embarquement ou le débarquement de passagers, d’envois postaux ou de fret.

2. — 1) Les Parties s’accordent l’une à l’autre les droits spécifiés à l’Annexe au présent Accord en vue de l’exploitation des services aériens internationaux y définis à destination de leurs territoires respectifs.

2) Chacune des Parties désignera une entreprise aérienne pour l’exploitation des services aériens définis à l’Annexe au présent Accord.

3. — 1) Chacune des Parties délivrera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 ci-après, l’autorisation d’exploitation appropriée à l’entreprise de transport aérien désignée par l’autre Partie.

2) Cependant une entreprise aérienne désignée peut, avant d’être autorisée à ouvrir le service défini à l’Annexe au présent Accord, être appelée à justifier devant les autorités aéronautiques de l’autre Partie

qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités.

3) Chacune des Parties se réserve le droit de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie ou de ressortissants de celle-ci.

4. — Les tarifs et les taux à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties ainsi que les conditions de transport applicables à chacune de ces entreprises seront approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties.

5. — 1) Les lois et règlements de l'une des Parties régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie.

2) Les lois et règlements régissant sur le territoire de l'une des Parties l'entrée, le séjour ou la sortie de passagers, d'équipages, d'envois postaux ou de fret, tels que ceux qui concernent les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux envois postaux et au fret transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, aussi longtemps qu'ils se trouvent à l'intérieur dudit territoire.

3) Les passagers en transit à travers le territoire de l'une des Parties ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié et les bagages et le fret en transit direct seront exonérés de droits de douane, de frais d'inspection et de taxes similaires.

4) Chaque Partie s'engage à ne pas favoriser ses propres entreprises aériennes au détriment de l'entreprise de l'autre Partie en ce qui concerne l'application de ses règlements portant sur les douanes, les visas, l'immigration, la quarantaine, le contrôle des changes ou autres règlements régissant le transport aérien.

6. — 1) Les carburants introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie par l'entreprise désignée de l'autre Partie ou pour le compte d'une telle entreprise, et restant à bord au départ du dernier aéroport d'escale sur ledit territoire seront exonérés des droits de douane, des frais d'inspection et des taxes similaires appliqués sur ledit territoire, à condition que pour le surplus les prescriptions locales en matière douanière soient respectées.

2) Le régime défini à l'alinéa (1) s'ajoutera à celui accordé par l'Article 24 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944.

7. — 1) L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties fournira, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie, des statistiques périodiques ou autres devant permettre de déterminer le volume du trafic sur son service défini à l'Annexe du présent Accord, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

2) Les représentants des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront de temps à autre pour examiner la situation à la lumière des statistiques de trafic.

8. — Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, chaque Partie aura le droit de suspendre le service aérien exploité conformément au présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie, si cette entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la première Partie, ou si elle ne se conforme pas aux obligations fixées au présent Accord ou à son Annexe. Toutefois, ce droit ne pourra être exercé qu'après consultation de l'autre Partie, à moins qu'une suspension immédiate ne soit nécessaire pour parer à toute nouvelle violation des lois, règlements et obligations mentionnés ci-dessus.

9. — D'un commun accord les autorités aéronautiques des deux Parties pourront apporter des amendements à l'Annexe au présent Accord.

10. — Le présent Accord entrera en vigueur le 1^{er} février 1962 et restera en vigueur pour une durée illimitée ; il pourra être dénoncé moyennant un préavis écrit de six mois.

Fait au Cap, en double original, le 31 janvier 1962.

(suivent les signatures.)

ANNEXE

1. — 1) Les entreprises désignées par les Parties Contractantes exploiteront leurs services aériens selon le tableau suivant dans les deux sens :

Johannesbourg — Salisbury — Entebbe/Nairobi/Luanda — Kano/Khartoum,
Wadi Halfa — Le Caire/Benina — Malte/Palma/Vienne — Luxembourg

2) Un ou tous les points de la route énoncée à l'alinéa (1) ci-dessus pourront être omis sur un ou tous les vols, au gré de l'entreprise intéressée.

2. — Sous réserve de l'accord de tout pays tiers éventuellement intéressé, les points de la route énoncée à l'alinéa (1) du paragraphe 1 de la présente Annexe ou du trafic en provenance ou à destination du Grand-Duché de Luxembourg

a) pourra être débarqué ou embarqué (escales commerciales autorisées),

b) ne pourra être débarqué ni embarqué (escales non commerciales),

par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud, sont les suivants :

<i>Escales commerciales</i>	<i>Escales non commerciales</i>
Johannesbourg	Salisbury Entebbe ou Nairobi ou Luanda Kano ou Khartoum ou Wadi Halfa
Le Caire	Benina
Malte ou Palma	Vienne
Luxembourg	

3. — Sous réserve de l'accord de tout pays tiers éventuellement intéressé, les points de la route énoncée à l'alinéa (1) du paragraphe 1 de la présente Annexe ou du trafic en provenance ou à destination de la République d'Afrique du Sud

a) pourra être débarqué ou embarqué (escales commerciales autorisées),

b) ne pourra être débarqué ni embarqué (escales non commerciales),

par l'entreprise aérienne désignée du Grand-Duché de Luxembourg, sont les suivants :

<i>Escales commerciales</i>	<i>Escales non commerciales</i>
Luxembourg	Vienne
Palma ou Malte	Benina

Le Caire

Wadi Halfa ou
Khartoum ou
Kano
Luanda ou
Nairobi ou
Entebbe
Salisbury

Johannesbourg

4. — 1) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de la présente Annexe, l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud ne pourra embarquer ou débarquer à Luxembourg plus de soixante-quatorze passagers (74) sur le même vol et elle ne pourra transférer la capacité en sièges non utilisée d'un vol à un autre.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de la présente Annexe, l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg ne pourra embarquer ou débarquer à Johannesbourg plus de soixante-quatorze passagers (74) sur le même vol et elle ne pourra transférer la capacité en sièges non utilisée d'un vol à un autre.

5. — 1) La fréquence du service exploité par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud est fixée à un vol par semaine.

2) La fréquence du service exploité par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg est fixée à un vol par semaine.

Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne sur le transport aérien.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Espagne, tous les deux signataires de la Convention Internationale d'Aviation Civile signée à Chicago en 1944,

désireux de régler et de développer le trafic aérien civil entre leurs territoires respectifs, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne,

sont convenus à cet effet, d'après les recommandations de la Commission Européenne d'Aviation Civile, des stipulations suivantes :

Article 1^{er}

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans le tableau des routes annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont nommés ci-après respectivement «services convenus» et «routes indiquées». Les entreprises désignées par chaque Partie Contractante jouiront, lorsqu'elles exploiteront un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- b) faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales ;
- c) les deux Parties Contractantes s'octroient réciproquement le droit d'embarquer et de débarquer, pour des buts commerciaux, du trafic international de passagers, des marchandises et du courrier postal provenant de l'Espagne ou du Luxembourg dans les lieux de leurs territoires respectifs qui sont indiqués dans le tableau des routes annexé au présent Accord.

Article 2

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées.

2. Dès 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 transport aérien désignées, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Chicago, 1944), à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'Article 1, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura ainsi été désignée et autorisée, elle pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article VIII du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer 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 1 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque :

a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que

b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que

c) cette entreprise n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions prévues au paragraphe 1 du présent Article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 4

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

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

a) les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante ;

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ;

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

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

Article 5

1. Il doit exister une juste et égale opportunité pour toutes les entreprises des deux Parties Contractantes pour effectuer les services convenus sur les routes indiquées entre les territoires respectifs.

2. Les capacités de transport offertes par les entreprises des Parties Contractantes devront être adaptées à la demande de trafic.

3. Les entreprises des Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs.

4. Les lignes prévues au tableau ci-après auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondante à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, sur les territoires respectifs des Parties Contractantes, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;

b) aux exigences d'une exploitation économique des lignes dont il s'agit ;

c) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

Article 6

Les équipements normaux du bord ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

Article 7

Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser

cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).

3. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou bien encore si, au cours des quinze premiers jours de la période de trente jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une Partie Contractante fait connaître à l'autre Partie Contractante son désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord ni sur l'approbation de l'un quelconque des tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ni sur la fixation de l'un quelconque des tarifs conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une et l'autre des Parties Contractantes ne l'ont approuvé.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 9

Chaque Partie contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 10

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 11

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ; cette consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toutes modifications ainsi convenues entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à apporter au tableau des routes et aux annexes pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes.

Article 12

Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie avec toute Convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties Contractantes.

Article 13

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord ; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile

Internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 14

1. Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes devront s'efforcer, d'abord, de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront soumettre le différend pour décision à toute personne ou organisme, ou le différend pourra, à la demande de l'une des Parties Contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties Contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres nommés. Chaque Partie Contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date de réception, par l'une des Parties Contractantes, d'un préavis de l'autre Partie Contractante, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans la période spécifiée ou si le troisième arbitre n'est pas désigné, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être prié par l'une des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre sera le ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de Président du Tribunal arbitral.

3. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 15

Cet Accord entrera en vigueur le jour où les Parties Contractantes se communiqueront par un échange de notes, qui aura lieu à Luxembourg, dans le plus bref délai possible, l'accomplissement par chacune d'Elles de l'approbation selon leurs règles constitutionnelles.

Néanmoins, il sera provisoirement appliqué dès aujourd'hui.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Luxembourg, le 26 mars 1962,

en double exemplaire, dans les langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement luxembourgeois,

Eugène Schaus

Pierre Grégoire

Pour le Gouvernement espagnol,

Le Comte de Casa Miranda

TABLEAU DES ROUTES ANNEXE A LA CONVENTION AERIENNE ENTRE LE LUXEMBOURG ET L'ESPAGNE

I. Du Luxembourg en Espagne

- a) Luxembourg—Madrid et vice-versa.
- b) Luxembourg-Barcelona et vice-versa.
- c) Luxembourg—Palma de Mallorca et vice-versa.

II. De l'Espagne au Luxembourg.

De tous les points de départ de l'Espagne au Luxembourg.

Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Française relatif aux transports aériens.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
et

le Gouvernement de la République Française

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la France et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine ;

Soucieux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que les recommandations de la Commission Européenne de l'Aviation civile;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans le tableau de routes annexé au présent Accord.

Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement « services convenus » et « routes indiquées ». Les entreprises désignées par chaque Partie Contractante jouiront, lorsqu'elles exploiteront un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- b) faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales.

Les deux Parties Contractantes s'accordent mutuellement le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux aux points spécifiés à l'annexe du présent accord.

Article 2

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées.

2. Dès 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 transport aérien désignées, l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante fassent la preuve qu'elles sont en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 1, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura ainsi été désignée et autorisée, elle pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 1 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque :

- a) elle ne sera pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette ou de ces entreprises appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que,
- b) cette entreprise ou ces entreprises ne se seront pas conformées aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c) cette entreprise ou ces entreprises n'exploiteront pas dans les conditions prescrites par le 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 de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 4

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

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

a) les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante ;

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

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

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

Les équipements de bord normaux, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des Autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

Article 5

1. Il doit exister une juste et égale opportunité pour les entreprises des deux Parties Contractantes pour effectuer les services convenus sur les routes indiquées entre les territoires respectifs.

2. Les capacités de transport offertes par les entreprises des Parties Contractantes devront être adaptées à la demande de trafic.

3. Les entreprises des Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs.

4. Les services sur les routes prévues au tableau des routes annexé au présent Accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur les territoires respectifs des Parties Contractantes, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, seront exercés conformément aux principes

généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;
- b) aux exigences d'une exploitation économique des lignes dont il s'agit.

Article 6

Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 7

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article, seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'« Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.) ».

3. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou bien encore si, au cours des quinze premiers jours de la période de trente jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une Partie Contractante fait connaître à l'autre Partie Contractante son désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord ni sur l'approbation de l'un quelconque des tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ni sur la fixation de l'un quelconque des tarifs conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les Autorités Aéronautiques de l'une et l'autre des Parties Contractantes ne l'ont approuvé.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 8

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 9

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 10

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ou de son Annexe, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation, qui aura lieu entre Autorités compétentes des deux pays, soit oralement, soit par correspondance, devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toutes modifications ainsi convenues entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 11

Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties Contractantes.

Article 12

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord ; cette notification sera faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 13

1. Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes devront s'efforcer, d'abord, de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront soumettre le différend pour décision à toute personne ou organisme, ou bien le différend pourra, à la demande de l'une des Parties Contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties Contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres nommés. Chaque Partie Contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date de réception, par l'une des Parties Contractantes, d'un préavis de l'autre Partie Contractante, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans la période spécifiée ou si le troisième arbitre n'est pas désigné, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être prié par l'une des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre sera le ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de Président du Tribunal arbitral.

3. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 15

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire dès la date de sa signature.

Il entrera définitivement en vigueur le jour où les Parties Contractantes se seront mutuellement communiqué par un échange de Notes, qui aura lieu à Luxembourg dans le plus bref délai possible, l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

Fait à Paris, le 29 mars 1962

en double exemplaire en langue française.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,

Robert Als

Pour le Gouvernement de la République Française

Jordan

ANNEXE
TABLEAU DES ROUTES

I. *Route luxembourgeoise :*

Luxembourg—Paris et vice-versa.

II. *Route française :*

Paris—Luxembourg et vice-versa.

Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan for the establishment and operation of scheduled Air Services between and beyond their respective Territories.

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, hereinafter described as the Contracting Parties ;

Being parties to the Convention of International Civil Aviation signed on the 7th. day of December 1944 in Chicago, Illinois, U.S.A. (hereinafter referred to as the Convention);

Considering that it is desirable to organise international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field;

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel at the lowest possible rates consistent with sound economic principle, and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries ;

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories;

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorized to that effect by their respective Governments, have agreed to conclude the following agreement :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of air services (hereinafter referred to as «agreed services»), on the routes described therein (hereinafter referred to as «specified routes»).

Article 2

1. The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, but not before :

a) The Contracting Party to whom the rights have been granted has designated an air carrier or carriers (hereinafter referred to as «designated air carrier(s)» for the specified routes, and

b) The Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the air carrier(s) concerned which shall subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article (5), be bound to grant without undue delay.

2. Each of the designated air carriers may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

Article 3

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that :

a) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of the designated air carrier(s) of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party shall be exempted from all national duties and charges including customs duties and inspection fees

even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory, subject to compliance with the regulations of the Contracting Party. The goods, so exempted shall not be unloaded except with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party, and if unloaded shall be kept under customs supervision until required for use of the aircraft in question or re-exportation ;

b) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the second Contracting Party by or on behalf of the designated air carrier(s) of the first Contracting Party and intended solely for use in the operation of an agreed service shall be exempted from all national duties and charges including customs duties and inspection fees subject to compliance with the regulations of the Contracting Party, even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory. The goods so introduced shall be kept under customs supervision until required for the use in question or reexportation.

Article 4

a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be equally applied to the aircraft of the designated air carrier(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the former Party.

b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of the passengers, crew and cargo of aircraft used by the designated air carrier(s) of the other Contracting Party upon entrance into, departure from or while within the territory of the former Party.

Article 5

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by a designated air carrier of the other Contracting Party in any case where it is not satisfied, that substantial ownership and effective control of that air carrier are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure of that air carrier to comply with the laws and regulations of the Contracting Party over which it operates, as described in Article (4) hereof, or to perform its obligations under this Agreement and its Annex.

Article 6

1. The rates to be charged by the designated air carrier(s) of either Contracting Party for the carriage of passengers and cargo on any of the specified routes shall be fixed at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors (including economic operation and reasonable profit) and the rates charged by other air carriers on the routes or any section thereof.

2. The rates to be charged by the designated air carrier(s) of either Contracting Party shall be fixed :

a) Either in conformity with resolutions dealing with rates that would be adopted by an association of air carriers of which the designed air carriers are members and which association would be accepted by both Contracting Parties ;

b) Or by Agreement between the designated air carriers if they would not be members of the same association of air carriers, or in case no resolution as mentioned in para. (a) would exist, provided that, if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes, and rates for that route have not been fixed in accordance with para. (2) (a) above, the airlines designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates hereof.

3. Rates fixed in accordance with para. (2) (b) shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties and will enter into force 45 days after receipt by these authorities unless one of the Contracting Parties has notified its disapproval.

Article 7

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 8

a) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify provision or provisions of the Agreement, or its Annex, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult in order to realise such modification(s). Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date of the request. In case the said authorities arrive at an understanding about the modifications to be made, said modifications shall come into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

b) Changes made by either Contracting Party in the specified routes except the change of points served by its designated air carrier(s) in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement or its Annex that cannot be settled by direct negotiations, shall be referred for decision to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties or to the International Court of Justice. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given by said Arbitral Tribunal or by the International Court of Justice.

Article 10

Each Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

The present Agreement shall terminate not less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiration of the said period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 11

For the purpose of this Agreement the terms «Aeronautical Authorities» shall mean in the case of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, the «Minister of Transport-Civil Aviation Department» and any other person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister, and in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Minister of Communications Civil Aviation and any other person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister.

Article 12

The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on a date to be laid down in an exchange of notes stating that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done at AMMAN, this ninth day of April 1962 in duplicate in the English language.

ANNEX

to the Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan for the establishment and operation of scheduled air services between and beyond their respective territories.

I. The air carrier(s) designated by the Grand Duchy of Luxembourg shall be entitled to operate air services in both directions on the specified routes.

In the operation of these agreed services the said air carrier(s) will enjoy in Jordan territory the right of transit, the right of stops for non-traffic purposes as well as the right to land for the purpose of embarking and disembarking of passengers, cargo and mail at the points specified in the schedule hereunder.

Schedule

Routes to be served by the designated air carrier(s) of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg

1. Points in Luxembourg via intermediate points to Jordan and/or beyond.

2. Airlines designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg will not be entitled to exercise commercial and traffic rights between points in the Hashemite Kingdom of Jordan and points in Lebanon, Syria, United Arab Republic, Saudi Arabia, Iraq and Kuwait and vice versa.

II. The air carrier(s) designated by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate air services in both directions on the specified routes. In the operation of these agreed services the said air carrier(s) will enjoy in Luxembourg territory the right of transit, the right of stops for non-traffic purposes as well as the right to land for the purpose of embarking and disembarking of passengers, cargo and mail at the points specified in the schedule hereunder.

Schedule

Routes to be served by the designated air carrier(s) of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan

Points in Jordan via intermediate points to Luxembourg and/or beyond.

Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie pour l'établissement et l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà.

(traduction non officielle)

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie, désignés ci-après par les «Parties Contractantes»;

Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée le 7 décembre 1944 à Chicago, Illinois, Etats-Unis d'Amérique (dénommée ci-après la «Convention»);

Considérant qu'il convient d'organiser des services aériens internationaux d'une manière sûre et ordonnée et de favoriser dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine ;

Considérant qu'il est désirable d'encourager les voyages aériens internationaux aux plus bas tarifs compatibles avec des principes économiques sains et d'assurer en même temps les nombreux bienfaits indirects de ce mode de transport pour le bien-être commun des deux pays ;

Désireux de conclure un Accord destiné à promouvoir sur le plan commercial des services de transports aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Ont désigné, à cette fin, les plénipotentiaires soussignés, lesquels étant dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1^{er}

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés à l'Annexe au présent Accord pour l'établissement de services aériens (dénommés ci-après «services convenus») sur les itinéraires définis dans cette Annexe (dénommés ci-après «routes indiquées»).

Article 2

1. Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés, mais pas avant que :

a) la Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés n'ait désigné une ou des entreprises de transport aérien (dénommée(s) ci-après «entreprise ou entreprises désignée(s)») pour l'exploitation des routes indiquées, et que

b) la Partie contractante accordant les droits n'ait donné l'autorisation d'exploitation appropriée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien intéressée(s), autorisation qu'elle sera tenue de donner sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 5.

2. Chacune des entreprises désignées pourra être appelée à justifier devant les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 3

Afin de prévenir les pratiques discriminatoires et d'assurer une parfaite égalité de traitement, il est convenu que :

a) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) d'une Partie Contractante seront exempts, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, même s'ils sont utilisés par ces aéronefs au cours de vols effectués au-dessus du territoire de l'autre Partie, à condition que les règlements de cette Partie Contractante soient observés. Les marchandises ainsi exemptées ne seront déchargées qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie Contractante et, si elles sont déchargées, elles seront gardées sous contrôle douanier jusqu'à ce qu'elles soient utilisées par les aéronefs en question ou réexportées ;

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord des aéronefs, chargés à bord d'aéronefs de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de la seconde Partie Contractante par ou pour les besoins de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de la première Partie Contractante et destinés uniquement à l'exploitation d'un service convenu, seront exempts de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, à condition que les règlements de la seconde Partie Contractante soient observés, même si ces objets sont utilisés par ces aéronefs au cours de vols effectués au-dessus du territoire de la seconde Partie. Les marchandises ainsi embarquées seront gardées sous contrôle douanier jusqu'à ce qu'elles soient utilisées aux fins requises ou réexportées.

Article 4

a) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation de ces aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, sont applicables également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de l'autre Partie Contractante sans distinction de nationalité et seront observés par ces aéronefs lors de leur entrée sur le territoire de la première Partie ou lors de leur départ de celui-ci ou pendant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire.

b) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des passagers, des équipages et du «fret» des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, sont applicables aux passagers, aux équipages et au fret des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de l'autre Partie Contractante lors de leur entrée sur le territoire de la première Partie ou lors de leur départ de celui-ci ou pendant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire.

Article 5

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'exercice des droits spécifiés à l'Annexe au présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie Contractante, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante au-dessus du territoire de laquelle elle opère, ainsi qu'il est spécifié à l'article 4 du présent Accord, ou lorsqu'elle ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord et de son Annexe.

Article 6

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) des Parties Contractantes pour le transport de passagers et de fret sur une des routes indiquées seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération tous les facteurs relevant (y compris l'économie de l'exploitation et un bénéfice raisonnable) et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant la totalité ou une partie des mêmes routes.

2. Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) des Parties Contractantes seront fixés :

a) soit en conformité des résolutions portant sur les tarifs qui seraient adoptées par une association d'entreprises de transport aérien dont les entreprises désignées sont membres et qui serait agréée par les deux Parties Contractantes ;

b) soit d'un commun accord par les entreprises désignées au cas où elles ne seraient pas membres de la même association d'entreprises de transport aérien, ou au cas où il n'existerait aucune résolution de l'espèce mentionnée au paragraphe a), à condition qu'au cas où l'une des Parties Contractantes n'aurait pas désigné une entreprise pour l'exploitation d'une des routes indiquées et que des tarifs pour cette route n'auraient pas été établis conformément au paragraphe 2 a) ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation de cette route puissent en fixer elles-mêmes les tarifs à appliquer.

3. Les tarifs fixés en conformité du paragraphe 2 b) seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et entreront en vigueur 45 jours après réception par ces autorités à moins qu'une des Parties Contractantes n'ait fait connaître son désaccord.

Article 7

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 8

a) Si une Partie Contractante désire modifier une ou plusieurs dispositions du présent Accord ou de son Annexe, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront afin de réaliser cette ou ces modifications. Cette consultation s'ouvrira dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande de consultation. Si lesdites autorités parviennent à un accord au sujet des modifications à apporter, ces modifications entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

b) Les modifications apportées par une Partie Contractante aux routes indiquées, à l'exception de la modification des points desservis par sa ou ses entreprises désignée(s) sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ne seront pas considérées comme des modifications du présent Accord. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront en conséquence apporter unilatéralement de telles modifications à condition, cependant, que toute modification soit notifiée sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Article 9

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe et qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes sera soumis pour décision à un tribunal arbitral désigné d'un commun accord par les Parties Contractantes ou à la Cour Internationale de Justice. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue par ledit tribunal arbitral ou par la Cour Internationale de Justice.

Article 10

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante à laquelle elle a été adressée, elle sera réputée lui être parvenue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 11

Pour l'application du présent Accord, l'expression « Autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, « le Ministre des Transports - Aviation Civile » ou toute autre personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort de ce Ministre,

et, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie, le Ministre des Communications — Aviation Civile ou toute autre personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort de ce Ministre.

Article 12

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à partir du jour de sa signature et entrera en vigueur à une date à fixer par un échange de notes constatant que les formalités requises par la législation nationale de chaque Partie Contractante ont été accomplies.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Amman, le 9 avril 1962, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
(s) *Hamer*

Pour le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie,
(s) *D. A. Ghazaleh*

ANNEXE

à l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie pour l'établissement et l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà.

I. La ou les entreprises désignée(s) par le Grand-Duché de Luxembourg auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur les routes indiquées.

Lors de l'exploitation de ces services autorisés la ou les entreprises désignée(s) jouiront en territoire jordanien du droit de transit, du droit d'escale à des fins non commerciales ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer des passagers, du fret et des envois postaux aux points spécifiés au tableau ci-dessous.

TABLEAU

Routes qui pourront être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

1. Points au Luxembourg via des points intermédiaires jusqu'en Jordanie et/ou au-delà.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg ne seront pas habilitées à exercer des droits commerciaux et de trafic entre des points situés dans le Royaume Hachémite de Jordanie et des points situés au Lyban, en Syrie, en République Arabe Unie, en Arabie Séoudite, en Irak, à Koweït et vice-versa.

II. La ou les entreprises désignée(s) par le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur les routes indiquées.

Lors de l'exploitation de ces services autorisés, la ou les entreprises désignée(s) jouiront en territoire luxembourgeois du droit de transit, du droit d'escale à des fins non commerciales ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer des passagers, du fret et des envois postaux, aux points spécifiés au tableau ci-dessous.

TABLEAU

Routes qui pourront être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie

Points en Jordanie via des points intermédiaires jusqu'à Luxembourg et/ou au-delà.

Règlement grand-ducal du 26 mars 1965 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celle du 2 mars 1963 ;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, modifié par ceux du 23 décembre 1955, du 29 juin 1956, du 31 décembre 1956, du 25 juin 1957, du 27 décembre 1957, du 5 mars 1958, du 25 septembre 1959, du 30 avril 1960, du 28 juillet 1960 et du 24 novembre 1960 ainsi que par les règlements grand-ducaux du 24 avril 1962, du 7 mai 1963, du 23 juillet 1963 et du 11 avril 1964;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre du Trésor, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Force Armée et après délibération du Gouvernement en Conseil

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Le deuxième alinéa sub 40 « stationnement interdit » de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« Le signal 40a sans inscription explicative est employé pour indiquer que le stationnement est interdit de façon absolue. Si ce signal est complété par un panneau spécial portant l'inscription «sauf avec disque», le stationnement est interdit à l'exception du temps indiqué par un disque de stationnement dont le modèle est agréé par le Ministre des Transports. »

Art. 2. L'article 167 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est libellé comme suit :

«Il est interdit :

- a) de faire stationner une roulotte non accouplée sur la voie publique;
- b) d'utiliser comme logis un véhicule en stationnement ou parqué sur la voie publique;
- c) de faire stationner sur la chaussée entre 22 heures du soir et 6 heures du matin un autocar, un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3.500 kg, une machine de travail d'un poids propre supérieur à 3.500 kg ou une remorque non accouplée.

L'interdiction sub b) ne s'applique pas aux véhicules des marchands forains.

Art. 3. Nos Ministres des Transports, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de la Justice, du Trésor, de l'Intérieur et de la Force Armée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui entrera en vigueur le premier du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 26 mars 1965

Jean

Le Ministre des Transports et des Travaux Publics,

Albert Bousser

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
de la Justice et du Trésor,*

Pierre Werner

Le Ministre de l'intérieur,

Henry Cravatte

Le Ministre de la Force Armée,

Marcel Fischbach

Grossherzogliches Reglement vom 26. März 1965, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt.

Wir JEAN, von Gottes Gnaden, Grossherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau, usw., usw., usw. ;
Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert und ergänzt durch dasjenige vom 2. März 1963 ;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert durch denjenigen vom 23. Dezember 1955, denjenigen vom 29. Juni 1956, denjenigen vom 31. Dezember 1956, denjenigen vom 25. Juni 1957, denjenigen vom 27. Dezember 1957, denjenigen vom 5. März 1958, denjenigen vom 25. September 1959, denjenigen vom 30. April 1960, denjenigen vom 28. Juni 1960 und denjenigen vom 24. November 1960, sowie durch die grossherzoglichen Reglemente vom 24. April 1962, 7. Mai 1963, 23. Juli 1963 und 11. April 1964;

Nach Einsicht des Artikels 27 des Gesetzes vom 8. Februar 1961 über die Organisation des Staatsrates und in Anbetracht der Dringlichkeit ;

Auf den Bericht Unseres Verkehrsministers, Unseres Ministers der Oeffentlichen Arbeiten, Unseres Aussenministers, Unseres Ministers der Justiz, Unseres Tresorministers, Unseres Innenministers und Unseres Ministers der Bewaffneten Macht und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschliessen :

Art. 1. Der zweite Absatz und 40 « Stationierungsverbot » des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt :

«Das Verkehrszeichen 40a ohne zusätzliche Aufschrift wird gebraucht, um anzuzeigen, dass das Stationieren gänzlich verboten ist. Im Falle wo dieses Verkehrszeichen durch eine spezielle Tafel mit der Aufschrift «sauf avec disque» ergänzt wird, ist das Stationieren verboten mit Ausnahme der Zeit, die durch eine Stationierungsscheibe, welche einem vom Verkehrsminister genehmigten Typ entspricht, angezeigt wird.»

Art. 2. Der Artikel 167 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 erhält folgende Fassung :

«Es ist verboten :

- a) einen nicht angekuppelten Wohnwagen auf der öffentlichen Strasse Stationieren zu lassen ;
- b) ein auf der öffentlichen Strasse stationierendes oder geparktes Fahrzeug als Wohnung zu benutzen ;
- c) einen Touristenbus, ein zur Güterbeförderung bestimmtes Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg, eine Arbeitsmaschine mit einem Eigengewicht über 3.500 kg oder einen nicht angekuppelten Anhänger zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens auf der Fahrbahn stationieren zu lassen.

Das Verbot unter 6) bezieht sich nicht auf Jahrmarktfahrzeuge.»

Art. 3. Unser Verkehrsminister, Unser Minister der Oeffentlichen Arbeiten, Unser Aussenminister, Unser Minister der Justiz, Unser Tresorminister, Unser Innenminister und Unser Minister der Bewaffneten Macht sind, jeder soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des gegenwärtigen Reglementes betraut, das am Ersten des Monates, welcher seiner Veröffentlichung im Memorial folgt, in Kraft treten wird.

Luxemburg, den 26. März 1965
Jean

*Der Verkehrsminister
und der Minister der Oeffentlichen Arbeiten,*
Albert Bousser

*Der Aussenminister,
der Minister der Justiz und der Tresorminister,*
Pierre Werner

Der Innenminister,
Henry Cravatte

Der Minister der Bewaffneten Macht,
Marcel Fischbach

Règlement du Gouvernement en Conseil du 6 avril 1965 portant déclaration d'obligation générale d'un deuxième avenant à l'annexe du contrat collectif pour le métier de façadier, conclu le 16 février 1965 entre la Fédération des Plafonneurs-Façadiers d'une part et la Fédération Nationale des Ouvriers du Luxembourg d'autre part.

Le Gouvernement en Conseil,

Vu les articles 20 à 23 de l'arrêté grand-ducal du 6 octobre 1945 ayant pour objet l'institution et le fonctionnement d'un Office National de Conciliation ;

Sur la proposition des groupes de la commission de conciliation et sur avis conforme des représentations professionnelles légales intéressées ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le deuxième avenant à l'annexe du contrat collectif pour le métier de façadier, conclu le 16 février 1965 entre la Fédération des Plafonneurs-Façadiers d'une part et la Fédération Nationale des Ouvriers du Luxembourg d'autre part, est déclaré d'obligation générale pour le groupe « Façadiers » pour lequel il a été établi.

Art. 2. Le présent arrêté ainsi que le deuxième avenant à l'annexe du contrat collectif pour le métier de façadier seront insérés au Mémorial.

Luxembourg, le 6 avril 1965

Les Membres du Gouvernement,

Pierre Werner
Henry Cravatte
Emile Colling
Nicolas Biever
Pierre Grégoire
Albert Bousser
Antoine Wehenkel
Marcel Fischbach

2. E R G Ä N Z U N G

zum «Nachtrag des Kollektivvertrages für das Fassadenputz-Gewerbe» abgeschlossen am 1.3.1963. Zwischen der «Fédération des Patrons-Plafonneurs-Façadiers du Grand-Duché de Luxembourg» einerseits, sowie dem «Letzeburger Arbechterverband» andererseits

wurde unter heutigem Datum folgendes vereinbart :

I. Art. 3. — des Nachtrags zum Kollektivvertrag für das Fassadenputz-Gewerbe wird ergänzt in dem Sinne, dass auch in der Periode vom 1. März 1965 bis 28. Februar 1966 prinzipiell in jeder 2. Woche ein ganztägiger freier Samstag eingelegt wird und zwar — unter Berücksichtigung gewisser Fest- oder Feiertage — gemäss folgender Aufstellung :

13. März 1965	9. Oktober 1965
27. März 1965	23. Oktober 1965
10. April 1965	6. November 1965
24. April 1965	20. November 1965
22. Mai 1965	4. Dezember 1965
5. Juni 1965	18. Dezember 1965
19. Juni 1965	
3. Juli 1965	1. Januar 1966
17. Juli 1965	15. Januar 1966
31. Juli 1965	29. Januar 1966
14. August 1965	12. Februar 1966
28. August 1965	26. Februar 1966
11. September 1965	
25. September 1965	

An allen verbleibenden Samstagen wird dafür ganztägig gearbeitet.

II. — Gegenwärtige ergänzende Vereinbarung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im «Mémorial» in Kraft.

Luxemburg, den 16. Februar 1965

Für die patronale Vertragskommission :
Fédération des Patrons-Plafonneurs-Façadiers
du Grand-Duché de Luxembourg
Der Präsident,
Josy Haagen

Der Delegierte der Gruppe «Façadiers»
Guido Lovato

Für den Letzeburger Arbeiter-Verband :
Der Sekretär,
Jos. Daubenfeld

Arrangement européen sur l'échange des programmes au moyen de films de télévision, signé à Paris, le 15 décembre 1958. — Signature sans réserve de ratification ou d'acceptation par l'Irlande.

(Mémorial 1963, A, p. 446
Mémorial 1963, A, p. 986)

Il résulte d'une information du Secrétaire Général du Conseil de l'Europe que l'Irlande a signé, sans réserve de ratification ou d'acceptation, l'Arrangement ci-dessus, à la date du 5 mars 1965.

En application des dispositions de l'Article 7, paragraphe 2, l'Arrangement prendra effet pour l'Irlande le 4 avril 1965.

Luxemburg, le 19 mars 1965

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Pierre Werner

Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, en date, à Genève, du 18 mai 1956. — Adhésion du Portugal.

(Mémorial 1964, A, p. 1302
Mémorial 1964, A, p. 1476)

Il résulte d'une information du Secrétaire général des Nations Unies que l'instrument d'adhésion du Portugal à la Convention désignée ci-dessus a été déposé le 16 février 1965.

Aux termes de l'article 34, la Convention entrera en vigueur pour le Portugal le 17 mai 1965.

Luxemburg, le 25 mars 1965

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Pierre Werner