

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 38

19 juin 1967

SOMMAIRE

Loi du 26 mai 1967 portant approbation de la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara, le 18 septembre 1961	page	588
Loi du 26 mai 1967 portant approbation de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Arabe Unie relatif aux transports aériens réguliers, signé à Luxembourg, le 30 septembre 1963		593
Règlement grand-ducal du 30 mai 1967 portant fixation des conditions d'admissibilité aux fonctions administratives des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes		599
Règlement grand-ducal du 30 mai 1967 portant modification de l'article 1 ^{er} de l'arrêté grand-ducal du 28 décembre 1959 fixant les taxes terminales et de transit luxembourgeoises pour les services télégraphique et téléphonique internationaux, modifié par le règlement grand-ducal du 26 janvier 1967		601

Loi du 26 mai 1967 portant approbation de la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara, le 18 septembre 1961.

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 20 avril 1967 et celle du Conseil d'Etat du 5 mai 1967 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvée la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara, le 18 septembre 1961.

Art. 2. La date d'entrée en vigueur de la Convention sera communiquée par avis publié au Mémorial.

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 mai 1967

Jean

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Pierre Grégoire

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

Albert Bousser

Doc. parl. N° 1097, sess. ord. 1964-1965.

CONVENTION,

complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.

LES ETATS SIGNATAIRES DE LA PRESENTE CONVENTION

CONSIDERANT que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport
CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article Premier

Dans la présente Convention:

- a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à La Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;
- b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

- c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'aura d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal

saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Article XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XV

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.
2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XVI

1. Tout Etat contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.
2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.
3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

Article XVII

Il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention.

Article XVIII

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

ACTE FINAL

de la Conférence internationale de droit aérien privé tenue sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale à Guadalajara en août-septembre 1961

Les délégués à la Conférence internationale de droit aérien privé, tenue sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, se sont réunis à Guadalajara, sur l'invitation du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, du 29 août au 18 septembre 1961, afin d'examiner un projet de convention

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, préparé par le Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Les délégations participant à la Conférence étaient composées comme suit:

(suivent les noms des délégués)

Les organisations internationales suivantes étaient également représentées à la Conférence:

(suivent les noms des organisations)

La Conférence a élu Président M. A. Francoz Rigalt, Chef de la Délégation du Mexique, et Vice-Présidents Son Exc. K. Hayashi (Japon), ainsi que MM. A. Bekier (République Populaire de Pologne), I. Khelil (Tunisie) et F. Acedo Colunga (Espagne).

Le Secrétariat était composé comme suit:

(suivent les noms des membres du Secrétariat)

La Conférence a institué un Comité de vérification des pouvoirs, un Comité du Règlement intérieur, un Comité de rédaction et un Comité des dispositions protocolaires. Elle a désigné les délégations suivantes comme membres de ces comités:

(suit la composition des comités)

I

A la suite de ses délibérations, la Conférence a rédigé le texte d'une Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. Ladite Convention a été ouverte à la signature ce jour à Guadalajara et elle restera ouverte à la signature à Mexico, DF, jusqu'à son entrée en vigueur.

II

En outre la Conférence a adopté les résolutions et recommandations suivantes:

A

« La Conférence diplomatique de droit international aérien privé, tenue en la Ville de Guadalajara, ayant adopté une Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, exprime sa profonde gratitude au gouvernement et à la population de l'Etat de Jalisco pour avoir rendu possible la tenue de la Conférence à Guadalajara, pour l'avoir généreusement accueillie et pour avoir tant contribué au succès de ses travaux. »

B

« LA CONFERENCE

CONSIDERANT que la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel traite de certains aspects de l'affrètement et de la location des aéronefs et qu'il importe, en outre, de traiter des problèmes juridiques touchant aux règlements de la sécurité aérienne et à leur mise à exécution, problèmes qui se sont posés à certains Etats lorsqu'un aéronef immatriculé dans un Etat est utilisé par un exploitant ayant la nationalité d'un autre Etat,

PRIE INSTAMMENT l'Organisation de l'Aviation civile internationale d'étudier ces problèmes, compte tenu de l'expérience la plus récente, afin de renforcer la sécurité de la navigation aérienne. »

C

« LA CONFERENCE

CONSIDERANT

a) que la Convention de Varsovie a procuré des avantages appréciables aux entreprises de transport aérien et à leurs usagers en permettant d'unifier et de préciser le droit sur le plan international, de régler rapidement les demandes en réparation et de réduire les frais d'exploitation ainsi que les tarifs;

b) que le Protocole de la Haye permettra d'accroître encore ces avantages;

RECOMMANDE aux Etats qui n'ont pas encore ratifié le Protocole de La Haye de prendre une décision à ce sujet le plus tôt possible. »

D

« LA CONFERENCE

AYANT NOTE que le développement continu, en aviation civile internationale, de l'affrètement, de la location et de la banalisation des aéronefs posés problèmes nouveaux en droit privé, notamment en ce qui concerne la responsabilité d'une personne qui met à la disposition d'autrui un aéronef sans équipage;

CONSIDERANT, compte tenu d'une proposition dans ce sens, présentée par la République Populaire de Pologne, que ces problèmes appellent un complément d'étude,

RECOMMANDE à l'Organisation de l'Aviation civile internationale de prendre toutes mesures utiles afin d'étudier et de résoudre les problèmes juridiques mentionnés ci-dessus ».

EN FOI DE QUOI, les délégués signent le présent Acte final.

FAIT à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, en un seul exemplaire qui sera déposé auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et ce Gouvernement en transmettra copie certifiée conforme à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à chacun des Gouvernements représentés à la Conférence.

Loi du 26 mai 1967 portant approbation de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Arabe Unie relatif aux transports aériens réguliers, signé à Luxembourg, le 30 septembre 1963.

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 20 avril 1967 et celle du Conseil d'Etat du 5 mai 1967 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Arabe Unie relatif aux transports aériens réguliers, signé à Luxembourg, le 30 septembre 1963.

Art. 2. La date d'entrée en vigueur de l'Accord sera communiquée par avis publié au Mémorial.

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 mai 1967

Jean

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Pierre Grégoire

Le Ministre des Transports,

des Postes et des Télécommunications

Albert Bousser

Doc. parl. N° 1112, sess. ord. 1964-1965

ACCORD
entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Arabe Unie
relatif aux transports aériens réguliers.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Arabe Unie, ci-après désignés par l'expression « les Parties Contractantes »,

étant parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (ci-après appelée « la Convention »), signée à Chicago le 7 décembre 1944,

considérant qu'il est désirable d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les services aériens internationaux et de poursuivre dans la plus large mesure possible la coopération internationale dans ce domaine,

considérant qu'il est désirable de stimuler les voyages aériens internationaux aux plus bas tarifs compatibles avec de sains principes économiques, comme moyen de promouvoir une entente amicale et une bonne volonté commune entre les peuples et d'assurer en même temps les nombreux bienfaits indirects de ce mode de transport pour le bien-être commun des deux pays,

et désirant conclure un accord destiné à assurer sur le plan commercial des communications aériennes régulières entre leurs territoires respectifs et au-delà,

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

Article 1

Les parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre le droit d'exploiter des services aériens réguliers (ci-après désignés par l'expression « services agréés ») sur les routes aériennes spécifiées à l'Annexe au présent Accord (ci-après désignées par l'expression « routes spécifiées »).

Conformément aux dispositions du présent Accord les services agréés peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article II

1. Chacune des Parties Contractantes désignera par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui, en vertu du présent Accord, auront pour tâche d'exploiter les services agréés.

2. Dès que cette notification aura été reçue, l'autre Partie Contractante, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de cet article et de l'article III du présent Accord accordera, sans retard injustifié, aux entreprises désignées l'autorisation nécessaire à l'exploitation.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes avant d'accorder l'autorisation requise à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, pourront s'assurer que cette entreprise satisfait aux exigences habituelles des lois et règlements appliqués par ces mêmes autorités, à condition que ceux-ci ne soient pas en contradiction avec les dispositions de la Convention ou du présent Accord.

4. Dès qu'elle se sera conformée aux dispositions des paragraphes I et II du présent article, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, commencer l'exploitation des services agréés.

Article III

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter l'agrément d'une entreprise désignée, ainsi que le droit de suspendre ou de révoquer l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qui lui paraissent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article V du présent Accord chaque fois qu'elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise désignée sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de ses nationaux.

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit, après consultation avec l'autre Partie Contractante, de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article V du présent Accord ou d'imposer les conditions qui lui paraissent nécessaires pour l'exercice de ces droits toutes les fois que l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits, à condition que ces lois et règlements ne soient pas en contradiction avec les dispositions de la Convention ou du présent Accord, ou encore si elle ne remplit pas les stipulations que lui impose le présent Accord.

Article IV

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation 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 des entreprises de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés à bord des aéronefs, notamment ceux qui s'appliquent aux formalités d'admission, de passeport, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, aux équipages et aux marchandises transportés à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie Contractante. Toutefois, les Parties Contractantes envisageront la simplification des formalités de passeport et de visas en ce qui concerne les équipages desdits aéronefs.

Article V

1. Pour l'exploitation des services agréés, chacune des Parties Contractantes accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions du présent Accord, le droit d'embarquer ou de débarquer sur son territoire, du trafic international à destination ou en provenance du territoire de cette autre Partie Contractante ou du territoire d'un pays tiers.

2. Le paragraphe 1 du présent article ne donne pas aux entreprises d'une Partie Contractante le droit de prendre sur le territoire de l'autre Partie Contractante, contre rémunération ou même contre une récompense quelconque, des passagers, du fret ou du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette même Partie Contractante. Cette interdiction sera appliquée quelle que soit la provenance ou la destination ultime du trafic envisagé.

Article VI

1. Un traitement juste et équitable sera assuré aux entreprises désignées par les deux Parties Contractantes pour l'exploitation des services agréés.

2. Les services agréés dans le présent Accord auront pour objectif primordial, la mise en oeuvre d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

3. Dans l'exploitation des services agréés, le total de capacité mis en oeuvre par les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes devra être raisonnablement adapté à la demande du transport aérien.

Article VII

Les droits accordés ne peuvent être abusivement exercés par les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes au détriment ou au désavantage d'aucune autre entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante opérant sur tout ou partie de la même route.

Article VIII

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 importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien et 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 au ravitaillement 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 effectué au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.
3. Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits, équipements et provisions énumérés aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Article IX

1. Chaque Partie Contractante veillera à voir ses entreprises désignées transmettre, aussitôt que possible à l'avance, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, toutes informations relatives à l'exploitation des services agréés telles que tarifs, horaires et leurs modifications éventuelles.

2. Chaque Partie Contractante veillera à voir ses entreprises désignées communiquer, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les statistiques du trafic transporté sur leurs services à destination ou en provenance de l'autre Partie Contractante ou en transit au-dessus de celui-ci et classé selon son origine et sa destination.

Article X

La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (y compris les conditions de vitesse et de confort) ainsi que des tarifs pratiqués par les autres entreprises sur les routes spécifiées. Ils seront fixés comme suit:

1. Les tarifs à appliquer par l'une quelconque des entreprises désignées conformément au présent Accord en ce qui concerne le trafic entre les territoires des deux Parties Contractantes seront déterminés d'après un des principes suivants:

- a) conformément aux recommandations de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.) ou de toute autre Organisation qui lui succéderait et dont les entreprises désignées des deux Parties Contractantes seraient membres;
- b) par entente directe entre les entreprises désignées qui exploitent les routes spécifiées, au cas où les entreprises désignées de l'une ou l'autre des deux Parties Contractantes ne seraient pas membres de l'I.A.T.A. ou d'une organisation similaire ou encore à défaut d'une recommandation de cette organisation prévue au paragraphe a).

Il reste néanmoins entendu, que si l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'a pas désigné une entreprise pour l'exploitation d'une quelconque des routes spécifiées ni fixé les tarifs concernant cette route conformément au paragraphe a) ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante pour exploiter cette route pourront alors déterminer elles-mêmes leurs tarifs.

Les tarifs ainsi établis devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et prendront effet 45 jours après leur communication aux dites autorités sous réserve que celles-ci n'aient pas notifié au préalable leur désapprobation.

2. Au cas où les entreprises désignées ne pourraient se mettre d'accord (comme il est spécifié au paragraphe 1 b) du présent article) sur la fixation des tarifs, les Parties Contractantes elles-mêmes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant et d'y donner effet. En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article XIII du présent Accord.

En attendant que le désaccord ait été réglé soit par voie de négociations directes entre les Parties Contractantes, soit conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord, les tarifs déjà en vigueur seront maintenus, ou à défaut de tarifs existants, les entreprises désignées imposeront un tarif raisonnable.

Article XI

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront régulièrement en vue de s'assurer de l'observation des principes ainsi que de l'application des mesures définies au présent Accord et échangeront les informations nécessaires à cet égard.

Article XII

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier les termes de l'Annexe du présent Accord y compris les routes spécifiées, elle pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Cette consultation devra commencer aussitôt que possible et dans tous les cas dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification entre lesdites autorités sera appliquée au moment de l'entente intervenue et entrera en vigueur à partir de sa confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article XIII

1. En cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord d'y mettre fin par des négociations directes.

2. Si ces négociations n'aboutissent pas:

- a) les Parties Contractantes peuvent s'en remettre à la décision d'un tribunal choisi de commun accord ou de toute autre personne ou organisme;
- b) si les Parties Contractantes n'acceptent pas la procédure arbitrale ou si l'ayant acceptée elles n'arrirent pas à se mettre d'accord sur le choix des arbitres, chacune d'elles peut demander au Conseil de l'Organisation Civile Internationale de trancher la question qui les sépare.

3. Chaque Partie Contractante pourra demander au tribunal arbitral ou au Conseil de l'O.A.C.I. d'ordonner que les Parties Contractantes prennent des mesures provisoires jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

4. Au cas où l'une des Parties Contractantes ou une entreprise désignée d'une Partie Contractante ne se conformerait pas à une décision rendue ou à une mesure provisoire ordonnée conformément aux paragraphes 2 et 3 de cet article, l'autre Partie Contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer les droits qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante défaillante ou à ses entreprises désignées.

Article XIV

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Une telle notification devra, en même temps, être communiquée au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Cette notification étant reçue, le présent Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception par l'autre Partie Contractante de ladite notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où l'autre Partie Contractante n'accuserait pas réception de la notification, celle-ci sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XV

Les Parties Contractantes notifieront à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale le présent Accord avec son Annexe, les modifications qui pourraient y être apportées ainsi que sa dénonciation éventuelle.

Article XVI

1. Pour l'application du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg « le Ministère des Transports — Aéronautique Civile », et en ce qui concerne la République Arabe Unie, le Directeur Général de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

2. L'expression « entreprise désignée » signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a choisie pour exploiter les services agréés et dont la désignation a été effectuée conformément aux dispositions de l'article II du présent Accord.

3. L'Annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord et sous réserve de dispositions contraires toute référence à l'Accord vise également ladite Annexe.

Article XVII

Le présent Accord sera appliqué à dater du jour de sa signature et entrera en vigueur le jour où les Parties Contractantes échangeront des notes diplomatiques confirmant leur approbation intervenue conformément à leurs dispositions constitutionnelles respectives.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord, rédigé en double exemplaire, dans les langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Fait à Luxembourg, le 30 septembre 1963.

Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg:

Pour le Gouvernement de
la République Arabe Unie:

(suivent les signatures)

ANNEXE

A

1) Les entreprises désignées par le Grand-Duché de Luxembourg sont autorisées à exploiter dans les deux sens des services aériens sur les routes suivantes:

Luxembourg — Le Caire par points intermédiaires et vers points au-delà qui, dans les deux cas, seront fixés, s'il y a lieu, ultérieurement d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2) Les entreprises désignées par la République Arabe Unie sont autorisées à exploiter dans les deux sens des services aériens sur les routes suivantes:

Points dans la République Arabe Unie — Luxembourg par points intermédiaires et vers points au-delà qui, dans les deux cas seront fixés, s'il y a lieu, ultérieurement d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

B

Les entreprises désignées de chaque Partie Contractante seront autorisées à entretenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante le personnel technique et commercial correspondant à l'étendue des services convenus, à condition que les lois et règlements de l'autre Partie Contractante soient respectés.

Au cas où les entreprises désignées par une des Parties Contractantes n'assurent pas les services de leur propre trafic au moyen de leurs propres bureaux et de leur propre personnel dans le territoire de l'autre Partie Contractante, cette dernière pourra leur demander de confier des services tels que la réservation, la manutention et les services à terre à un organisme approuvé par les autorités aéronautiques et possédant la nationalité de cette dernière Partie Contractante.

Règlement grand-ducal du 30 mai 1967 portant fixation des conditions d'admissibilité aux fonctions administratives des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes.

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

Vu la loi du 20 juin 1919 sur les droits et devoirs des fonctionnaires et employés communaux;

Vu la loi du 28 juillet 1954 portant revision générale des traitements et pensions des fonctionnaires et employés des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes et syndicats de communes;

Vu l'avis de la chambre professionnelle des fonctionnaires et employés publics en date du 25 octobre 1966;

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 de l'Intérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Nul ne peut obtenir une nomination provisoire à une fonction de début de carrière du secteur administratif des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes, à titre d'expéditionnaire, de rédacteur, de receveur, de secrétaire ou d'une fonction similaire, s'il n'a pas subi avec succès un examen d'admissibilité.

Pour obtenir dans la carrière de l'expéditionnaire ou du rédacteur une nomination provisoire à une fonction classée à un grade supérieur à celui de début de carrière, le candidat, qui n'a pas débuté dans le grade de début de carrière, doit se soumettre à l'examen d'admissibilité prévu pour sa carrière.

Art. 2. Pour obtenir une nomination provisoire aux fonctions d'expéditionnaire ou de rédacteur, le candidat doit être âgé de 18 ans au moins et de 35 ans au plus.

Pour être nommé secrétaire ou receveur communal à titre provisoire, le candidat doit être âgé de 21 ans au moins et de 45 ans au plus

Les maxima de respectivement 35 et 45 ans pourront être dépassés au cas où le candidat occupe déjà une fonction ou un emploi auprès d'une commune, d'un syndicat de communes, de l'Etat ou d'un établissement public.

Art. 3. Pour être admis à l'examen d'admissibilité, le candidat doit remettre, en temps utile, à l'administration communale, au syndicat de communes ou à l'établissement public intéressé, les pièces ci-après:

- 1) un extrait de son acte de naissance,
- 2) un certificat de nationalité,
- 3) un extrait récent du casier judiciaire,
- 4) un certificat de moralité établi par le bourgmestre de sa résidence,
- 5) une copie certifiée conforme des certificats et diplômes d'études,
- 6) un certificat médical, établi par un médecin désigné à cet effet par l'administration communale, le syndicat de communes ou l'établissement public intéressé, constatant que le candidat est sain de corps et d'esprit et exempt de tout défaut corporel apparent le rendant impropre à l'accomplissement parfait et régulier de son travail professionnel,
- 7) un certificat émanant de l'autorité militaire constatant que le candidat a satisfait à ses obligations vis-à-vis du service militaire obligatoire.

Art. 4. Les candidats à une fonction, dont le grade de computation de la bonification d'ancienneté de service est le grade 7, doivent être détenteurs du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires.

Les candidats à une fonction, dont le grade de computation de la bonification d'ancienneté de service est le grade 4, doivent être détenteurs soit du diplôme de l'examen de passage de l'enseignement secondaire, soit du certificat de fin d'études de l'institut d'enseignement technique, école des arts et

métiers, soit d'un certificat d'études équivalentes reconnu par le ministre de l'Intérieur, l'avis du ministre de la Fonction Publique ayant été demandé.

Sous l'approbation du ministre de l'intérieur, il pourra être dérogé toutefois aux conditions énumérées aux deux alinéas qui précèdent dans le cas où un candidat n'est que partiellement occupé.

Le candidat à la fonction de secrétaire, occupé partiellement, doit cependant être détenteur du diplôme de l'examen de passage de l'enseignement secondaire du pays, si son degré d'occupation égale ou dépasse cinquante pour cent.

Art. 5. L'examen d'admissibilité a lieu devant une commission d'au moins trois membres nommés par le ministre de l'Intérieur.

Art. 6. Nul ne peut être membre d'une commission d'examen s'il est parent ou allié d'un candidat jusqu'au quatrième degré inclusivement.

Art. 7. La commission prévue à l'article 4 du présent règlement statue sur l'admissibilité des candidats à l'examen.

Elle arrête la procédure à suivre lors de l'examen et statue sur le mérite des épreuves en prononçant l'admission ou le rejet des candidats.

Art. 8. Les décisions de la commission d'examen sont prises à la majorité des voix. Elles sont sans recours.

Art. 9. La commission prononcera le rejet des candidats qui n'ont pas obtenu les trois cinquièmes du maximum total des points ou la moitié du maximum total des points dans deux branches au moins.

Les candidats qui ont obtenu les trois cinquièmes du maximum total des points sans avoir atteint la moitié du maximum des points dans une branche subissent un examen écrit ou oral dans cette branche, lequel décide de leur admission, sans que le classement en soit modifié.

La commission peut toutefois dispenser de l'épreuve supplémentaire le candidat qui a obtenu les deux tiers du maximum total des points.

Art. 10. Le candidat qui a subi un rejet ne peut se représenter à l'examen d'admissibilité à la même fonction dans la même commune ou dans une commune d'une classe de population égale ou supérieure avant l'expiration d'une année.

Art. 11. La commission dresse un procès-verbal de ses opérations et le remet, ensemble avec les questions posées et les réponses fournies, au ministre de l'Intérieur.

Art. 12. Le ministre de l'Intérieur informera les candidats et les administrations communales intéressées des résultats de l'examen.

Il délivre aux candidats admis un certificat qui constate leur admission et qui fait mention du poste vacant et de la commune dans laquelle il est brigué. Il communique le classement des candidats admis à la commune qui en fait la demande.

Art. 13. Les candidats qui peuvent produire un diplôme supérieur à celui qui est exigé pour l'admission à la fonction briguée peuvent être dispensés de l'examen d'admissibilité prescrit pour cette fonction.

Art. 14. Les candidats ayant subi avec succès l'examen d'admissibilité aux fonctions de secrétaire et de receveur sont dispensés de l'examen d'admissibilité aux mêmes fonctions dans les communes d'une population égale ou inférieure.

Les candidats aux fonctions de rédacteur, d'expéditionnaire, d'encaisseur-lecteur ou à des fonctions similaires sont dispensés de l'examen d'admissibilité, s'ils ont déjà subi avec succès l'examen d'admissibilité à ces mêmes fonctions auprès d'une commune, d'un syndicat de communes, de l'État ou d'un établissement public.

Les candidats ayant subi avec succès l'examen d'admission définitive aux fonctions de rédacteur auprès d'une commune, d'un syndicat de communes, de l'Etat ou d'un établissement public sont dispensés de l'examen d'admissibilité aux fonctions de secrétaire et de receveur.

Art. 15. Les dispenses prévues à l'article 13 sont accordées par la commission d'examen sur le vu des diplômes ou certificats produits par les candidats.

Art. 16. Les programmes de l'examen d'admissibilité et les points attribués aux différentes matières sont arrêtés comme suit:

1. pour les candidats à une fonction dont le grade de la computation d'ancienneté de service est le grade 4:

a) traduction d'un texte français en langue allemande:	40 points
b) traduction d'un texte allemand en langue française:	40 points
c) rédaction française:	60 points
d) rédaction allemande:	60 points
e) arithmétique pratique et élémentaire:	40 points

Total: .. 240 points

2. pour les candidats à une fonction dont le grade de la computation d'ancienneté de service est le grade 7:

A. Une épreuve écrite, dite de culture générale, comprenant:

a) dissertation française:	60 points
b) dissertation allemande:	60 points
c) traduction d'un texte français en langue allemande:	40 points
d) traduction d'un texte allemand en langue française:	40 points
e) éléments de droit public et administratif, d'après le manuel en usage dans les établissements d'enseignement secondaire:	40 points

B. Une épreuve orale, dite de conversation, portant sur des questions d'actualité et d'intérêt général:

60 points

Total: .. 300 points

Art. 17. L'arrêté grand-ducal du 13 juillet 1955 portant fixation des conditions d'admission aux emplois administratifs des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes et syndicats de communes est abrogé.

Art. 18. Notre ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Château de Berg, le 30 mai 1957.
Jean

Le Ministre de l'Intérieur,
Henry Cravatte

Règlement grand-ducal du 30 mai 1967 portant modification de l'article 1^{er} de l'arrêté grand-ducal du 28 décembre 1959 fixant les taxes terminales et de transit luxembourgeoises pour les services télégraphique et téléphonique internationaux, modifié par le règlement grand-ducal du 26 janvier 1967.

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

Vu l'article 6 de la loi du 20 février 1884 sur le service télégraphique et téléphonique;

Vu l'article 12 de la loi du 19 mai 1885, concernant l'organisation du service des télégraphes et la taxation des correspondances télégraphiques;

Vu la loi du 14 juin 1954, portant approbation de la Convention internationale des télécommunications ainsi que du Protocole final et des Protocoles additionnels à la Convention, signés à Buenos Aires, le 22 décembre 1952;

Vu la loi du 9 août 1962 portant approbation de la Convention internationale des télécommunications, du Protocole final et des Protocoles additionnels à la Convention, signés à Genève, le 21 décembre 1959;

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, des Postes et des Télécommunications, de Notre Ministre du Trésor et de Notre Ministre du Budget et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 26 janvier 1967 portant modification de l'article 1^{er} de l'arrêté grand-ducal du 28 décembre 1959 fixant les taxes terminales et de transit luxembourgeoises pour les services télégraphique et téléphonique internationaux est abrogé et remplacé comme suit:

Les taxes terminales et de transit luxembourgeoises pour les correspondances télégraphiques du service international sont fixées, à partir du 1^{er} juillet 1967, comme suit:

A. — Régime européen

Taxe terminale:

La taxe terminale luxembourgeoise maximum pour les correspondances télégraphiques internationales du régime européen est fixée à 0,15 fr-or par mot.

Pour les télégrammes de l'échange direct entre le Luxembourg et la Belgique, le tarif est fixé par arrangement spécial entre les administrations intéressées.

Taxes de transit:

Pour toutes les correspondances échangées par:

- | | |
|--|--------------------|
| 1. circuit direct ou par commutation automatique | 0,02 fr-or par mot |
| 2. par retransmission | 0,05 fr-or par mot |

B. — Régime extra-européen

Taxe terminale:

La taxe terminale luxembourgeoise maximum pour les correspondances télégraphiques internationales du régime extra-européen est fixée à 0,18 fr-or par mot.

Taxe de transit:

Pour toutes les correspondances 0,06 fr-or par mot

Art. 2. Notre Ministre des Transports, des Postes et des Télécommunications, Notre Ministre du Trésor et Notre Ministre du Budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Château de Berg, le 30 mai 1967
Jean

Le Ministre des Transports,
des Postes et des Télécommunications,

Albert Bousser

Le Ministre du Trésor,

Pierre Werner

Le Ministre du Budget,

Antoine Wehenkel