



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6615

Projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens

Date de dépôt : 17-09-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 14-11-2013

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
25-03-2014	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
17-09-2013	Déposé	6615/00	<u>5</u>
14-11-2013	Avis du Conseil d'Etat (12.11.2013)	6615/01	<u>74</u>
20-01-2014	Rapport de commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Rapporteur(s) :	6615/02	<u>77</u>
04-02-2014	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°7 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6615	<u>82</u>
27-02-2014	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (27-02-2014) Evacué par dispense du second vote (27-02-2014)	6615/03	<u>85</u>
20-01-2014	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (04) de la reunion du 20 janvier 2014	04	<u>88</u>
16-12-2013	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (01) de la reunion du 16 décembre 2013	01	<u>99</u>
19-03-2014	Publié au Mémorial A n°36 en page 426	6615	<u>104</u>

Résumé

N° 6615

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

RESUME

Le projet de loi sous rubrique vise à faire approuver cinq accords aériens bilatéraux entre le Luxembourg et les pays du Cap-Vert, des Emirats arabes unis, du Gabon, du Tadjikistan et de la République du Congo. Les accords sous rubrique font suite à toute une série d'accords similaires conclus entre le Luxembourg et des pays tiers dans le passé.

Les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été conclus en suivant, en règle générale, les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les Etats avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI.

6615/00

N° 6615

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

* * *

*(Dépôt: le 17.9.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.9.2013).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Fiche financière	5
5) Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Cape Verde on air services.....	6
6) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxem- bourg et le Gouvernement des Emirats arabes unis relatif à des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs.....	17
7) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxem- bourg et le Gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien	33
8) Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Tajikis- tan on air services.....	46
9) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxem- bourg et le Gouvernement de la République du Congo relatif au transport aérien	56

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens.

Palais de Luxembourg, le 3 septembre 2013

Le Ministre des Affaires étrangères,

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cap-Vert concernant les services aériens, signé à Praia, le 20 juillet 2011.

Art. 2.– Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis concernant les services aériens, signé à Abu Dhabi, le 20 novembre 2011.

Art. 3.– Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise concernant les services de transport aérien, signé à Luxembourg, le 26 novembre 2012.

Art. 4.– Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Tadjikistan concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 9 juin 2011.

Art. 5.– Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Congo concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 24 juin 2013.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet porte approbation des cinq accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Cap-Vert, les Emirats arabes unis, le Gabon, le Tadjikistan et la République du Congo.

Ces accords sont la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'existence d'accords aériens bilatéraux constitue, aujourd'hui comme dans le passé, un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partie contractante. Ces accords constituent en effet la base juridique indispensable pour l'ouverture de services aériens réguliers, si des besoins futurs s'en faisaient sentir. Ils permettent en effet aux autorités aéronautiques respectives de réagir sans autre délai si un ou des transporteurs aériens de part et d'autre soumettaient une demande d'exploitation de services aériens.

A part l'aspect bilatéral décrit ci-dessus, il faut voir la conclusion d'accords aériens bilatéraux dans un sens plus large, c'est-à-dire comme un instrument dans la politique du gouvernement pour renforcer notre portefeuille d'accords aériens bilatéraux en vue d'éventuelles négociations multilatérales futures.

Dans la politique communautaire européenne de libéralisation du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient aux relations aériennes de l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, d'une part, et les pays tiers, d'autre part.

Ainsi, tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent également des clauses portant sur la désignation, la révocation et le contrôle telles qu'elles sont exigées par le droit communautaire.

L'Union européenne a entre-temps négocié un certain nombre d'accords horizontaux, dont notamment avec l'Australie, entré en vigueur en 2009, ou encore avec l'Inde et les pays de l'UEMOA¹, signés également respectivement en 2008 et 2009. Force est pourtant de constater que les accords horizontaux ne couvrent pas tous les aspects nécessaires et le Luxembourg se voit contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus spécifiquement les besoins de nos compagnies aériennes. On constate en l'occurrence que le Luxembourg a entre-temps négocié ou entend négocier avec quasiment tous les pays de l'UEMOA des accords bilatéraux qui devraient mieux correspondre aux besoins de nos compagnies aériennes.

Les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été conclus en suivant, en règle générale, les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les Etats avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Quant au fond, les accords sont tous identiques dans une large mesure, tandis que du point de vue rédactionnel certains articles ont une présentation quelque peu différente d'un accord à l'autre pour répondre aux vœux particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants:

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services c.-à-d. survol, escale technique, escale commerciale, (libertés de l'air);

¹ UEMOA: Union économique et monétaire ouest africaine, à laquelle appartiennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo.

- la désignation des compagnies aériennes respectives; les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc.;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic;
- la procédure d'établissement des tarifs;
- l'application des lois et règlements internes;
- l'engagement des Parties Contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l'aviation civile;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques;
- la procédure de règlement des différends;
- l'engagement d'adapter l'accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique;
- l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

Les accords en question prévoient en outre des dispositions relatives aux possibilités d'amendement ou de dénonciation à la demande d'une partie contractante, la production de statistiques sur le trafic aérien, la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires et la procédure d'entrée en vigueur.

Tous les accords comportent une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire des autres Parties contractantes, avec possibilité d'escales intermédiaires et/ou d'escales au-delà dans des pays tiers. Les points d'escale seront fixés ultérieurement d'un commun accord par les autorités aéronautiques concernées en fonction des besoins formulés par le ou les compagnies aériennes intéressées.

*

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

Cap-Vert

L'accord aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Cap-Vert fut signé à Praia le 20 juillet 2011. Il favorise les compagnies luxembourgeoises et contribue au développement du secteur de l'aviation civile de notre pays ainsi qu'au secteur du tourisme du Cap-Vert qui est par ailleurs un pays partenaire de longue date de la coopération au développement luxembourgeoise. Cet accord permet donc de renforcer également la coopération économique entre les deux pays, notamment par les liaisons aériennes entre Luxembourg et Sal/Boa et Vista opérées par Luxair.

Emirats arabes unis

Le présent accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et les Emirats arabes unis, singé à Abu Dhabi le 20 novembre 2011, s'inscrit pleinement dans la stratégie qui vise à lier le Luxembourg avec une région dynamique qui se développe toujours davantage comme un hub des échanges commerciaux globaux.

Gabon

Le présent accord qui remplace celui signé en 1972 entre le Luxembourg et la République du Gabon favorise le développement des services aériens entre les territoires des deux Parties contractantes en

satisfaisant les besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier.

Cet accord, signé à Luxembourg le 26 novembre 2012, permettra tout particulièrement à notre opérateur d'atterrir de manière plus régulière dans la capitale gabonaise Libreville ainsi qu'à Port Gentil et de développer les liens aériens avec d'autres pays de la région.

Tadjikistan

L'accord entre le Tadjikistan et le Luxembourg, signé à Luxembourg le 9 juin 2011, permet d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà. Le Tadjikistan dispose d'une industrie pétrolière bien développée et grâce à son lieu endroit géographique peut jouer un rôle important pour notre opérateur sur ses routes vers l'Extrême Orient.

La République du Congo

L'accord entre le Congo et le Luxembourg, signé à Luxembourg le 24 juin 2013, permet de renforcer les relations du Luxembourg avec l'Afrique. Depuis une dizaine d'années, la stabilisation de la situation politique et l'essor de la production d'hydrocarbures font aujourd'hui du Congo le quatrième producteur de pétrole du golfe de Guinée. Il est dans l'intérêt du Luxembourg de contribuer à son dynamisme et de développer davantage ses relations économiques et culturelles avec l'Afrique.

*

FICHE FINANCIERE

Ce projet de loi n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.

*

AGREEMENT
between the Government of the Grand Duchy of
Luxembourg and the Government of the Republic of
Cape Verde on air services

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg

and

The Government of the Republic of Cape Verde

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) the „aeronautical authorities“ means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Republic of Cape Verde the Agencia de Aviação Civil, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the „agreed services“ means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) the „Agreement“ means this Agreement, its Annex, and many amendments thereto;
- (d) the „Convention“ means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the „designated airline“ means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the „tariffs“ means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) „air services“, „international air service“, „airline“ and „stop for non-traffic purposes“ have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) „territory“ has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

- (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up an discharging, white operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of the Republic of Cape Verde shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Republic of Cape Verde; or
- (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.

2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Cape Verde, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Cape Verde and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Cape Verde; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Cape Verde; or

- (c) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the Republic of Cape Verde; or
 - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
 - (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 6bis

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to the aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.

2. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called „ramp inspection“), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where the Grand Duchy of Luxembourg has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Making

of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article;

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

Article 9

Capacity

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 14 of this Agreement.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of predatory or discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not

later than 30 days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

4. Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party (or any airline of a third country) to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term „meet“ means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type; or such price through a combination of prices.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Cape Verde for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

Article 11

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 13

Cooperative Arrangements

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorizations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes

or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airline or airlines of a third country,

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

Article 14

Intermodal Cargo Transport

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

Article 16

Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Cape Verde that operates between Luxembourg and a point of another European Community Member State.

Article 17

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 18

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance

with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

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

Article 19

Settlement of Disputes

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

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

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 20

Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

Article 21

Multilateral Convention

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 22

Termination

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

Article 23

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

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

DONE in Duplicate at Praia, on this 20th day of July 2011, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

*For the Government of the
Grand Duchy of Luxembourg*

Marie-Josée JACOBS

*Minister for Development Cooperation
and Humanitarian Affairs*

*For the Government of the
Republic of Cape Verde*

José-Louis ROCHA

State Secretary for Foreign Affairs

*

ROUTE ANNEX

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

Luxembourg – Intermediate points – Points in Cape Verde – Points beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Cape Verde:

Points in Cape Verde – Intermediate points – Luxembourg – Points beyond

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5th freedom traffic rights.

2. The exercise of 5th freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit stopping at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin or terminate in the Contracting Party designating the airline or airlines.

*

ACCORD
entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le
Gouvernement des Emirats arabes unis relatif à des services
aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs

Préambule

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement des Emirats arabes unis (ci-après dénommés „les Parties contractantes“);

ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944;

désireux de conclure un Accord en conformité avec et venant compléter ladite Convention en vue d'établir et d'exploiter des Services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs;

reconnaissant l'importance du transport aérien pour créer et entretenir une amitié, une compréhension et une coopération entre les peuples des deux pays;

désireux de favoriser l'essor du transport aérien international;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

1. Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire:
 - a) l'expression „Autorités aéronautiques“ signifie: en ce qui concerne le Gouvernement des Emirats arabes unis (E.A.U.), l'Autorité Générale de l'Aviation civile; en ce qui concerne le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, la Direction de l'Aviation civile; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions en rapport avec le présent Accord;
 - b) les „Services convenus“ désignent les Services aériens internationaux planifiés entre et au-delà des territoires respectifs des Emirats arabes unis (E.A.U.) et du Grand-Duché de Luxembourg pour le transport des passagers, des bagages et du fret, séparément ou dans n'importe quelle combinaison;
 - c) „Accord“ désigne le présent Accord, son Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement y relatif;
 - d) les termes „Service aérien“, „Compagnie aérienne“, „Service aérien international“ et „Escale non commerciale“ ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention;
 - e) „Annexe“ doit inclure le tableau des routes annexé à l'Accord, toutes les clauses ou remarques apparaissant comme telles dans l'Annexe, ainsi que toute modification apportée à celle-ci en vertu des dispositions de l'Article 20 du présent Accord;
 - f) le terme „Fret“ inclut le courrier;
 - g) le terme „Convention“ signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut: (i) tout amendement y apporté entré en vigueur conformément à l'Article 94, point a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes, et (ii) toute annexe ou tout amendement adopté(e) en vertu de l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment aux deux Parties contractantes;
 - h) le terme „Compagnies désignées“ signifie une ou plusieurs compagnies aériennes désignées et autorisées conformément à l'Article 3 du présent Accord;

- i) les „Tarifs“ signifient les prix à facturer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s’appliquent, en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;
 - j) le mot „Territoire“ en relation avec un Etat s’entendra au sens de l’Article 2 de la Convention;
 - k) les „Frais d’utilisation“ désignent les frais facturés aux compagnies aériennes par les autorités compétentes ou pouvant être appliqués pour les installations aéroportuaires, la propriété et/ou les installations de navigation aérienne, y compris les services et installations associés pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers, les bagages et le fret;
 - l) l’expression „Etats membres“ signifie Etats membres de la Communauté européenne.
2. L’Annexe au présent Accord est considérée comme partie intégrante de celui-ci.
3. En mettant en oeuvre le présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention pour autant que lesdites dispositions sont applicables aux Services aériens internationaux.

Article 2

Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses Compagnies désignées d’établir et d’assurer les Services convenus.
2. Les Compagnies désignées par chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants:
- a) survoler le Territoire de l’autre Partie contractante sans atterrir;
 - b) faire des escales sur le Territoire de l’autre Partie contractante à des fins non commerciales;
 - c) faire des escales sur le Territoire de l’autre Partie contractante à des fins commerciales, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et/ou débarquer des passagers, des bagages et du fret (séparément ou dans n’importe quelle combinaison), lors de l’exploitation des Services convenus.
3. En outre, la ou les compagnies aériennes de chaque Partie contractante différentes de celles désignées dans l’Article 3, bénéficient des droits stipulés au paragraphe 2 (a) et 2 (b) du présent Article.
4. Aucune des dispositions du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège aux Compagnies désignées de chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l’autre Partie contractante, à des opérations d’embarquement de passagers, de bagages et de fret moyennant rémunération ou location et à destination d’un autre point sur le Territoire de cette autre Partie contractante.
5. Si en raison de conflits armés, de troubles politiques, d’aménagements ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une Compagnie désignée par l’une des Parties contractantes est dans l’impossibilité d’assurer un service sur sa route normale, l’autre Partie contractante met tout en oeuvre pour faciliter la poursuite de l’exploitation d’un tel service au moyen d’arrangements temporaires appropriés comme convenu mutuellement par les Parties contractantes.
6. Les Compagnies désignées ont le droit d’utiliser toutes les voies aériennes, tous les aéroports et autres installations fournies par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les Services convenus et de retirer ou de modifier la désignation d’une telle compagnie aérienne ou de remplacer une autre compagnie aérienne par une compagnie

désignée précédemment. Une telle désignation peut préciser la portée de l'autorisation accordée à chaque compagnie aérienne en ce qui concerne l'exploitation des Services convenus. Les désignations, ainsi que toute modification y apportée, doivent être effectuées par écrit par l'Autorité aéronautique de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

2. Dès réception d'un avis de désignation, de remplacement ou de modification, et sur demande de la Compagnie désignée sous la forme et de la manière prescrite, l'autre Partie contractante accorde, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes les autorisations d'exploitation appropriées sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article.

3. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger qu'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante soit qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement et raisonnablement applicables à l'exploitation de Services aériens internationaux par de telles autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante accorde les autorisations d'exploitation désignées dans le paragraphe (2) du présent Article, sous réserve que:

- (a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Luxembourg:
 - i. le transporteur aérien soit établi sur le territoire de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valable, délivrée par un Etat membre conformément au droit de la Communauté européenne; et
 - ii. un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'Etat membre responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et
 - iii. le transporteur aérien ait son siège sur le territoire de l'Etat membre qui lui a délivré la Licence d'exploitation valable; et
 - iv. le transporteur aérien soit détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, et/ou par d'autres Etats énumérés à l'Annexe 2 et/ou des ressortissants de ces autres Etats;
- (b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U.:
 - i. le transporteur aérien soit établi sur le territoire des E.A.U. et soit titulaire d'une licence conformément au droit applicable des E.A.U.; et
 - ii. les E.A.U. exercent et assurent un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien.

5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et autorisée de la sorte, elle peut commencer à tout moment à exploiter les Services convenus, en totalité ou en partie, à condition qu'un calendrier soit établi en conformité avec l'Article 15 du présent Accord pour lesdits services.

Article 4

Révocation et limitation de l'autorisation d'exploitation

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer une autorisation d'exploitation en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 du présent Accord, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, qu'elles peuvent juger nécessaires pour l'exercice desdits droits s'il s'avère que:

- a) la compagnie aérienne refuse de se plier aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par les Autorités aéronautiques de la Partie contractante accordant ces droits conformément à la Convention; ou
- b) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord; ou
- c) 1. dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Luxembourg:

- i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable, délivrée par un Etat membre conformément au droit de la Communauté européenne; ou
- ii) aucun contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est exercé ni assuré par l'Etat membre responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien et l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
- iii) le transporteur aérien n'a pas son siège sur le territoire de l'Etat membre qui lui a délivré sa licence d'exploitation; ou
- iv) le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, et/ou par d'autres Etats énumérés à l'Annexe 2 et/ou des ressortissants de ces autres Etats; ou
- v) le transporteur aérien est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre Etat membre et il peut être démontré que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans cet autre Etat membre, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, le transporteur aérien contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral sur les services aériens entre les E.A.U. et cet autre Etat membre; ou
- vi) le transporteur aérien est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un Etat membre, en l'absence d'un accord bilatéral en matière de services aériens entre les E.A.U. et cet Etat membre, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour assurer le service proposé ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par les E.A.U.

2. dans le cas d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U.:

- i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire des E.A.U. et n'est pas titulaire d'une licence conformément au droit applicable des E.A.U.; ou
- ii) les E.A.U. n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien; ou
- iii) le transporteur aérien est détenu et contrôlé, par le biais d'une participation majoritaire, par des ressortissants d'un autre Etat que les E.A.U. et il peut être démontré que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans cet autre Etat, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, le transporteur aérien contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral en matière de services aériens entre le Luxembourg et cet autre Etat; ou
- iv) le transporteur aérien est détenu et contrôlé, par le biais d'une participation majoritaire, par des ressortissants d'un autre Etat que les E.A.U., en l'absence d'un accord bilatéral en matière de services aériens entre le Luxembourg et cet autre Etat, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour assurer le service proposé ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par le Luxembourg.

En faisant valoir leurs droits au titre du présent paragraphe, sans préjudice de leurs droits visés au paragraphe c) 1.v) et vi) du présent Article, les E.A.U. ne font pas de discrimination fondée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de la Communauté;

- d) conformément au paragraphe (6) de l'Article 10 du présent Accord;
- e) si l'autre Partie contractante refuse de prendre les mesures appropriées pour améliorer la sécurité en vertu du paragraphe (2) de l'Article 10 du présent Accord; ou
- f) dès lors que l'autre Partie contractante refuse de se plier à une décision ou stipulation découlant de l'application de l'Article 19 du présent Accord.

2. A moins qu'une révocation, suspension ou imposition immédiate des conditions énumérées dans le paragraphe (1) du présent Article soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règle-

ments visés ci-dessus, les droits ne seront exercés qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18.

3. En cas d'action d'une Partie contractante dans le cadre du présent Article, les droits de l'autre Partie contractante tels que stipulés dans l'Article 19 ne subissent pas de préjudice.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante doit autoriser, de manière réciproque, les Compagnies désignées des deux Parties contractantes à se concurrencer librement pour fournir les services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées au sein de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination et de comportements prédateurs ou anti-concurrentiels dans l'exercice des droits définis dans le présent Accord.

3. Il n'existe aucune restriction quant à la capacité, à la fréquence et/ou au(x) type(s) d'aéronefs exploités par les Compagnies désignées des deux Parties contractantes, quel que soit le type de service (transport de passagers, de fret, séparément ou en combinaison). Chaque Compagnie désignée peut déterminer la fréquence et la capacité proposée pour les Services convenus.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

5. Aucune des Parties contractantes n'impose aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

Article 6

Droits de douane et autres frais

1. Chacune des Parties contractantes exempte les Compagnies désignées par l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes directes ou indirectes, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux et/ou locaux sur les aéronefs, ainsi que sur leur équipement normal, le carburant, les huiles lubrifiantes, l'équipement d'entretien, les outils pour aéronef, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord (y compris, mais sans s'y limiter, la nourriture, les boissons, le tabac et les autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la Compagnie désignée assurant les Services convenus, ainsi que le stock de billets imprimés, les connaissements aériens, les uniformes du personnel, les ordinateurs et les imprimantes de tickets utilisés par la Compagnie désignée pour les réservations et la billetterie, tout document imprimé portant l'insigne de la Compagnie désignée et les documents publicitaires et promotionnels habituels distribués gratuitement par ladite Compagnie désignée.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe (1) dudit article, à savoir:

- a) introduits sur le Territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une Compagnie désignée par l'autre Partie contractante;
- b) conservés à bord des aéronefs d'une Compagnie désignée par une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du Territoire de l'autre Partie contractante et/ou consommés durant le vol au-dessus dudit Territoire;

- c) embarqués à bord des aéronefs d'une Compagnie désignée par une Partie contractante sur le Territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des Services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le Territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le Territoire de ladite Partie contractante.
3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel, les fournitures et les provisions normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par la Compagnie désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le Territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. Dans ce cas, ils bénéficieront des exemptions visées au paragraphe (1) du présent Article et pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.
4. Les exemptions accordées par le présent Article sont également disponibles dans des situations dans lesquelles les Compagnies désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes ont pris des arrangements avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes pour la location ou le transfert sur le Territoire de l'autre Partie contractante de l'équipement normal et des autres objets énumérés dans le paragraphe (1) du présent Article, sous réserve que l'autre Partie contractante ait accordé la ou les mêmes exemptions à cette ou ces autres compagnies aériennes.
5. Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U., qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté européenne. En pareil cas, les E.A.U. auraient un droit analogue d'imposer, sur une base de réciprocité et sans discrimination, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances similaires sur le carburant fourni sur leur territoire.

Article 7

Application des lois et règlements nationaux

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son Territoire, ou à la sortie de son Territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, sans distinction quant à la nationalité, comme ils le sont à ses propres compagnies aériennes et sont respectés par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le Territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante quant à l'entrée ou le séjour sur son Territoire, ou à la sortie dudit Territoire de passagers, de bagages, d'équipage et de fret, transportés à bord des aéronefs, notamment les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la monnaie, à la santé et aux mesures sanitaires et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux lois et règlements postaux, doivent être respectés par ou au nom desdits passagers, bagages, équipages et fret lors de l'entrée ou du séjour sur le Territoire de la première Partie contractante, et lors de la sortie dudit Territoire.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment de la ou des Compagnies désignées par l'autre Partie contractante en application des lois et règlements prévus dans le présent Article.
4. Les passagers, bagages et le fret en transit direct sur le Territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones aéroportuaires réservées à cet égard doivent être soumis, tout au plus, à un contrôle simplifié, sauf pour ce qui a trait aux mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et le contrôle des stupéfiants. Lesdits bagages et fret seront exonérés des droits de douane, des taxes d'accise et autres taxes et redevances nationales et/ou locales similaires.

*Article 8****Accords de coopération***

1. La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les Services convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les Services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code ou les joint venture (fusions) avec:

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante; ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante; ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter des liaisons sur les routes et segments concernés, et respectent les exigences normalement appliquées à de tels accords.

2. Lorsqu'elles détiennent des services à vendre, en termes de partage de code, de réservation de capacité, de joint venture ou de toute autre forme de coopération, la ou les Compagnies désignées par les deux Parties contractantes expliqueront clairement à l'acheteur, sur le point de vente, la compagnie aérienne qui exploitera chaque secteur du service, et la ou les compagnies aériennes avec lesquelles l'acheteur noue une relation contractuelle.

3. La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante peuvent également proposer des services de partage de code entre deux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que lesdits services soient assurés par une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

*Article 9****Certificats de navigabilité et d'aptitude***

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés, ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les Services convenus, sous réserve que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés en application de et en conformité avec les normes minimales établies par la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son Territoire, les certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante autorisent une différence avec les normes établies par la Convention, que ladite différence ait été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou non, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante visés à l'Article 10, paragraphe (2), demander des consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'Article 18 en vue de s'assurer que la pratique en question est acceptable. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'Article 4, paragraphe (1) du présent Accord.

*Article 10****Sécurité***

1. A tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de 30 jours suivant la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. A défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de 15 jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4, paragraphe (1) du présent Accord pourra dès lors être appliqué.

3. Il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom d'une compagnie aérienne d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit Territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dans le présent Article, „inspection au sol“), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:

- a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention; ou
- b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention;

la Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) du présent Article est refusé par le représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) du présent Article existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) du présent Article est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

8. Lorsque le Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre, les droits des E.A.U. résultant des dispositions du présent accord en matière de sécurité s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre Etat membre et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

Article 11

Frais d'utilisation

1. Chaque Partie contractante met tout en oeuvre pour s'assurer que les Frais d'utilisation imposés ou pouvant être imposés par ses autorités compétentes aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations de transport aérien sont justes et raisonnables. Lesdits frais sont basés sur des principes économiques sains et ne peuvent être supérieurs à ceux versés par d'autres compagnies aériennes pour de tels services.

2. Il est interdit aux Parties contractantes d'accorder une préférence, en matière de Frais d'utilisation, à ses propres compagnies aériennes ou à toute autre compagnie engagée dans des Services aériens internationaux, et d'imposer ou d'autoriser à imposer à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des Frais d'utilisation supérieurs à ceux imposés à sa ou ses propres Compagnies désignées pour l'exploitation de Services aériens internationaux analogues au moyen d'aéronefs similaires et d'installations et de services associés.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes et les Compagnies désignées utilisant les services et installations. Lesdits utilisateurs doivent être informés, dans un délai raisonnable et dans la mesure du possible, de tout projet de modification des Frais d'utilisation, et les informations et données de support pertinentes doivent leur être communiquées afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la révision des frais.

Article 12

Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile fait à Montréal le 23 septembre 1971*, signé à Montréal le 24 février 1988, et tout autre accord régissant la sûreté aérienne contraignant pour les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.

4. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur Territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur Territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur Territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes.

6. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le Territoire, la sortie du Territoire ou le séjour sur le Territoire de cette autre Partie contractante.

7. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son Territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le Fret et les provisions de bord

avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque pour la vie.

9. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef de l'autre Partie contractante soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son Territoire soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger la vie de ses passagers et de son équipage.

10. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, les Autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour appliquer le paragraphe (1) de l'Article 4 du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours, en vertu du paragraphe (1) dudit Article 4. Toute action engagée conformément audit paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions de cet Article en matière de sûreté.

Article 13

Activités commerciales

1. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le Territoire de l'autre Partie contractante aux fins de promotion de services de transport aérien et de vente de documents de transport, ainsi que pour d'autres produits et activités connexes nécessaires pour assurer le transport aérien.

2. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel et représentants nécessaires pour assurer des services aériens.

3. Les exigences en termes de représentants et de personnel visées au paragraphe 2 du présent Article peuvent, au gré de la Compagnie désignée, être satisfaites par son propre personnel de quelque nationalité qu'il soit ou en faisant appel aux services de toute autre compagnie aérienne, organisation ou compagnie exploitée sur le Territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le Territoire de l'autre Partie contractante. Les représentants et le personnel d'une Compagnie désignée sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. Conformément à ces dispositions légales et réglementaires, l'autre Partie contractante octroie, à titre de réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis de travail, visas ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel d'une Compagnie désignée.

4. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à procéder à la vente de services aériens sur le Territoire de l'autre Partie contractante, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. A cet égard, les Compagnies désignées ont le droit d'utiliser leurs propres documents de transport. La Compagnie désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre de tels services de transport, produits et activités connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

5. Les Compagnies désignées d'une Partie contractante sont autorisées à régler les dépenses engagées sur le Territoire de l'autre Partie contractante dans la monnaie locale ou, sous réserve de conformité avec les règlements monétaires locaux, dans n'importe quelle monnaie librement convertible.

6. Conformément à la réglementation et à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation, chaque Partie contractante applique sur son territoire sa législation nationale y compris, dans le cas de Luxembourg, le droit de la Communauté européenne. Les transporteurs aériens d'une Partie contractante bénéficient d'un traitement équivalent par les fournisseurs de services informatisés de réservation opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante.

7. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante y compris, dans le cas de Luxembourg, le droit de la Communauté européenne, chaque compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale („auto-assistance“) et, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque lesdits règlements et lois limitent ou entravent l'auto-assistance et en l'absence de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque compagnie désignée sera traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les Compagnies désignées et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les Territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les Compagnies désignées peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

9. Dans le cadre du transport aérien international, les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à offrir de services aux passagers sous leur propre nom, par le biais d'accords de coopération avec les transporteurs de surface disposant de l'autorisation adéquate pour fournir de tels services de transport de surface à destination ou en provenance de tout point situé sur les Territoires des Parties contractantes et au-delà. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par une compagnie aérienne sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les passagers ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports. Les transporteurs de surface sont libres de conclure les accords de coopération susmentionnés. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs, ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace ou de capacité.

10. Toutes les activités susmentionnées sont effectuées conformément aux lois et règlements applicables et en vigueur sur le Territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14

Transfert de fonds

1. Chaque Partie contractante accorde aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses gagné par de telles compagnies sur son Territoire dans le cadre de la vente de services de transport aérien, de la vente d'autres produits et services connexes, ainsi que de l'intérêt commercial découlant de tels revenus (y compris les intérêts perçus sur les dépôts en attente de transfert). De tels transferts sont effectués dans toute monnaie convertible, conformément à la législation applicable aux changes de la Partie contractante sur le

Territoire de laquelle les revenus ont été générés. Un tel transfert est effectué sur la base des taux de change officiels ou, en l'absence d'un taux de change officiel, sur la base des cours constatés sur le marché des changes pour les paiements en cours.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions sur le transfert d'excédents des recettes sur les dépenses réalisés par les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière a le droit d'imposer des restrictions réciproques sur les Compagnies désignées de la première Partie contractante.

3. S'il existe un accord spécial entre les Parties contractantes en vue d'éviter la double imposition ou régissant le transfert de fonds entre les deux Parties contractantes, ledit accord prévaut.

Article 15

Approbation des calendriers

1. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractantes soumettent à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante avant l'inauguration de ses services le calendrier des services prévus, en indiquant la fréquence, le type d'aéronef et la période de validité. Cette exigence s'applique de la même manière à toute modification du présent Accord.

2. Si une Compagnie désignée souhaite assurer des vols ad hoc supplémentaires à ceux couverts dans les calendriers approuvés, elle doit obtenir l'autorisation préalable des Autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée, qui doit examiner avec bienveillance une telle demande.

Article 16

Tarifs douaniers

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de Tarifs par chaque Compagnie désignée sur la base de ses considérations commerciales sur le marché. Aucune des Parties contractantes n'exige des Compagnies désignées de consulter d'autres compagnies aériennes à propos des tarifs qu'elles appliquent ou proposent d'appliquer.

2. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt préalable auprès de ses Autorités aéronautiques des prix que les Compagnies désignées des deux Parties contractantes doivent appliquer pour les services à destination ou provenance de son Territoire. Ce dépôt par ou au nom des Compagnies désignées ne peut être exigé plus de 30 jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, le dépôt peut être autorisé avec un préavis plus court que normalement requis. Si une Partie contractante autorise une compagnie aérienne à déposer un tarif avec un préavis court, ce tarif entre en vigueur à la date proposée pour le trafic en partance du territoire de ladite Partie contractante.

3. Sauf disposition contraire prévue dans le présent Article, aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix qu'une Compagnie désignée de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international.

4. Les interventions des Parties contractantes se limitent à:

- a) la prévention des Tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui a ou est susceptible de ou destiné à avoir pour effet d'écraser un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire;
- b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante; et
- c) la protection des Compagnies désignées contre les prix artificiellement bas.

5. Si une Partie contractante estime qu'un prix qu'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international est incompatible avec les considé-

rations énoncées au paragraphe (4) du présent Article, elle demande des consultations et notifie l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en oeuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le prix précédemment existant demeure en vigueur.

6. Les tarifs pratiqués par le ou les transporteurs aériens désignés par les E.A.U. pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne.

7. Nonobstant les dispositions du paragraphe (6) du présent Article, le ou les transporteurs aériens désignés par les E.A.U. sont autorisés à répondre aux prix existants pratiqués par d'autres compagnies aériennes pour des transports entièrement effectués dans la Communauté européenne.

Article 17

Echange d'informations

1. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangent des informations aussi rapidement que possible concernant les autorisations en cours étendues à leurs Compagnies désignées respectives pour assurer les services à destination de, passant par ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante. Cela inclut les copies des certificats et autorisations actuels pour les services sur les itinéraires proposés, ainsi que les modifications ou les ordonnances d'exemption.

2. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autre des statistiques du trafic en provenance et à destination du territoire de cette autre Partie contractante pouvant être raisonnablement exigés.

Article 18

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en oeuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord, et chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations relatives à la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des Articles 4, 10 et 12, de telles consultations, pouvant avoir lieu par correspondance ou par le biais de discussions, doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande, sauf accord contraire des Parties contractantes.

Article 19

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme à des fins de médiation.

3. Si les Parties contractantes refusent la médiation ou si elles ne parviennent à aucun règlement par voie de négociation, le différend doit, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois (3) arbitres nommés de la manière suivante:

- a) dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande d'arbitrage, chacune des deux Parties contractantes doit nommer un arbitre. Un ressortissant d'un troisième Etat, agissant en qualité de Président du tribunal arbitral, doit être désigné comme troisième arbitre par les deux arbitres nommés dans un délai de 60 jours à compter de la nomination du deuxième arbitre;
- b) si aucune nomination n'a été effectuée dans le délai imparti spécifié ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination nécessaire dans un délai de 30 jours. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président le plus ancien, qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties, procède à cette désignation. Dans ce cas, le ou les arbitres nommés par ledit Président ou Vice-président, le cas échéant, ne doit pas être ressortissant ou résident permanent des Etats qui sont parties au présent Accord.

4. Sauf mention prévue ci-après dans le présent Article ou accord contraire entre les Parties contractantes, le tribunal détermine le lieu où se déroule la procédure et les limites de sa juridiction conformément au présent Accord. Le tribunal doit établir sa propre procédure. Une conférence visant à déterminer les questions précises devant faire l'objet de l'arbitrage a lieu dans un délai maximal de 30 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

5. Sauf accord contraire par les Parties contractantes ou prescription contraire du tribunal, chaque Partie contractante soumet un protocole dans un délai de 45 jours après la fin de la constitution du tribunal. Les réponses sont dues 60 jours après. Le tribunal procède à une audience, à la demande de l'une des Parties contractantes ou de sa propre initiative, dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle les réponses sont dues.

6. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les 30 jours qui suivent la soumission des réponses. La décision est prise à la majorité des voix.

7. Les Parties contractantes peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de 15 jours suivant son prononcé, toute explication est donnée dans un délai de quinze 15 jours suivant cette demande.

8. Les Parties contractantes se conforment à toute stipulation, tout jugement provisoire ou toute décision finale du tribunal.

9. Conformément à la décision finale du tribunal, les Parties contractantes assumeront les frais liés à leur propre arbitrage, ainsi qu'une part égale des autres coûts du tribunal, notamment toute dépense encourue par le Président ou le Vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre de la mise en oeuvre des procédures visées au paragraphe 3 (b) du présent Article.

10. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du paragraphe (8) du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

Article 20

Modification de l'Accord

1. En vertu des dispositions du paragraphe (2) du présent Article, si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, ladite modification doit faire l'objet d'un accord commun, conformément aux dispositions de l'Article 17, doit être effectuée

par le biais d'un Echange de Notes diplomatiques et entrera en vigueur à une date déterminée par les Parties contractantes, qui suppose l'achèvement du processus de ratification interne pertinent de chaque Partie contractante.

2. Toute modification de l'Annexe du présent Accord peut être convenue directement entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. De telles modifications entrent en vigueur à compter de la date à laquelle elles ont été convenues.

3. Le présent Accord est, sous réserve des changements nécessaires, réputé amendé par les dispositions de toute convention internationale ou tout accord multilatéral contraignant pour les Parties contractantes.

Article 21

Inscription

Le présent Accord et tout amendement y afférent, à l'exception des amendements apportés à l'Annexe, sera soumis pour inscription à l'Organisation de l'aviation civile internationale par les Parties contractantes.

Article 22

Résiliation

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord avant l'expiration de cette période.

2. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification écrite par le biais d'échange de notes diplomatiques confirmant que les Parties contractantes ont accompli toutes les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord fait en deux exemplaires en langue française, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi et chaque Partie conserve un original dans chaque langue à des fins de mise en œuvre. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

FAIT à Abu Dhabi, le 20 novembre 2011

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
des Emirats arabes unis*
(signature)

*

ANNEXE 1

Tableau des routes*Section 1: Routes à exploiter par la ou les Compagnies désignées des Emirats arabes unis*

<i>de</i>	<i>points intermédiaires</i>	<i>vers</i>	<i>points au-delà</i>
Tout point aux E.A.U.	Tout point	Luxembourg	Tout point

Section 2: Routes à exploiter par la ou les Compagnies désignées de Luxembourg

<i>de</i>	<i>points intermédiaires</i>	<i>vers</i>	<i>points au-delà</i>
Luxembourg	Tout point	Tout point aux E.A.U.	Tout point

Exploitation des Services convenus

1. La ou les Compagnies désignées des deux Parties contractantes peuvent, sur tout vol et à leur discrétion, assurer leurs services dans l'une et/ou l'autre direction; desservir des points intermédiaires et au-delà situés sur les routes, dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre; omettre de faire escale à l'un ou tous les points intermédiaires ou au-delà; mettre fin à leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante et/ou à n'importe quel point au-delà de ce territoire; desservir des points situés sur le territoire de chaque Partie contractante, dans n'importe quelle combinaison; transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs en tout point de la route; combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef; et exploiter des aéronefs lui appartenant ou affrétés.

2. La ou les Compagnies désignées des deux Parties contractantes sont habilitées à exercer, dans n'importe quel type de service (transport de passagers, de fret, séparément ou en combinaison), des droits complets de trafic de cinquième liberté en provenance de/à destination de n'importe quel point intermédiaire ou au-delà sans restriction aucune.

*

ANNEXE 2

Liste des autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord

- (a) La République d'Islande (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (b) La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (c) Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (d) La Confédération suisse (dans le cadre de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

*

ACCORD
entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et
le Gouvernement de la République gabonaise relatif aux
services de transport aérien

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise, dénommés ci-après „les Parties contractantes“,

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

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:

- a) le terme „**Convention**“ désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;
- b) l'expression „**autorités aéronautiques**“ désigne, pour le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'aviation civile, et pour la République gabonaise, le Ministre en charge de l'Aviation Civile ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues;
- c) l'expression „**transporteur aérien désigné**“ désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord;
- d) le terme „**territoire**“ a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;
- e) les expressions „**service aérien**“, „service aérien international“, „transporteur aérien“ et „**escale non commerciale**“ ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;
- f) l'expression „**routes spécifiées**“ désigne les routes figurant au tableau des routes;
- g) l'expression „**services agréés**“ désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées;
- h) le terme „**tarif**“ désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier;
- i) l'expression „**redevances d'usage**“ désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;
- j) l'expression „**capacité**“ signifie pour un aéronef la charge marchande disponible sur une route ou une section de route; pour un service agréé, la capacité de l'aéronef utilisé dans un tel service, multipliée par les fréquences assurées par ledit aéronef pendant une période donnée sur une route ou section de route;
- k) l'expression „**assistance au sol**“, n'est pas seulement limitée à l'assistance pour les passagers, les marchandises et bagages mais inclut aussi la fourniture du catering;

- l) le terme „**rupture de charge**“ signifie l’exploitation de l’un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- m) le terme „**accord**“ désigne le présent Accord, ses Annexes qui en sont partie intégrante et toutes modifications à l’Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l’article 20 du présent Accord.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l’autre Partie contractante:

- a) le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) le droit d’effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d’établir et d’exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées. Dans le cadre de l’exploitation d’un service agréé sur ladite route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d’effectuer des escales sur le territoire de l’autre Partie contractante aux points mentionnés sur ladite route spécifiée afin d’embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d’une Partie contractante le droit d’embarquer sur le territoire de l’autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d’un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l’autre Partie contractante plusieurs transporteurs aériens aux fins d’exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d’une désignation effectuée par l’une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d’exploitation appropriées, à condition:

- a) dans le cas d’un transporteur aérien désigné par le Grand-Duché de Luxembourg:
 - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg au sens du traité instituant l’Union européenne et possède une licence d’exploitation valable conformément au droit communautaire; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l’Etat membre de l’Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités Aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l’Union européenne ou de l’Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.

- b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise:
- i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République gabonaise et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise; et
 - ii. que la République gabonaise exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats;
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention; et
- d) que les normes énoncées aux Articles 8 et 18 soient appliquées et mises en oeuvre.
3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque:
- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Grand-Duché de Luxembourg:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg au sens du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les Autorités Aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation; ou
 - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants;
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République gabonaise ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise; ou
 - ii. la République gabonaise n'exerce pas ou ne maintienne pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; ou
 - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats;
 - c) le transporteur aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits;

d) dans tous les cas, les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en oeuvre.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir des capacités et des tarifs appropriés entre le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.

3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 7

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 8

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé „inspection au sol“ dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, en application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République gabonaise au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise

en oeuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 9

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 10

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus:

- a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord;
- b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces

fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord;

- d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Grand-Duché de Luxembourg d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République gabonaise qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et un autre point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou d'un autre état membre de l'Union européenne.

Article 11

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens conformément à la législation en vigueur sur le territoire de l'autre partie contractante.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire

de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords:

- a) disposent des autorisations adéquates et;
- b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords,
 - tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location,
 - i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties; et
 - ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

Article 12

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.
2. Chaque Partie contractante accorde aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.
3. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 13

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres

transporteurs aériens. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus.

2. Les tarifs sont soumis aux autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

3. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent, sans préjuger de l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord, demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

5. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le ou les transporteurs aériens désignés concernés jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

Article 15

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués pour chaque saison (été/hiver), trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, la fréquence, le type d'aéronefs, la configuration et la capacité. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être modifié, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 16

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

*Article 17***Statistiques**

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'échangent, à la demande, les statistiques, en vue de permettre la révision des capacités fournies sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées. Ces demandes comprennent toutes les informations qui concourent à la détermination du volume de trafic transporté, des origines et des destinations de ce trafic.

*Article 18***Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

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

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations

de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 19

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultation émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie Contractante.

Article 20

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante

(60) jours suivant la date de réception de la demande émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Article 21

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions de l'accord multilatéral prévaudront.

Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour en tenir compte.

Article 22

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord relatif au transport aérien signé à Bruxelles le 27 juillet 1971 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise.

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Luxembourg, le 26 novembre 2012, en deux originaux, chacun en langue française.

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
de la République gabonaise*
(signature)

*

ANNEXE

Tableau de routes

Les compagnies aériennes désignées du Grand-Duché de Luxembourg sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit:

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Gabon</i>	<i>Points au-delà</i>
Luxembourg	Tous points	<ul style="list-style-type: none"> • Libreville • Port-Gentil 	Tous points

Les compagnies aériennes désignées de la République Gabonaise sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit:

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Grand-Duché de Luxembourg</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points au Gabon	Tous points	Luxembourg	Tous points

*

AGREEMENT
between the Government of the Grand Duchy of
Luxembourg and the Government of the Republic
of Tajikistan on air services

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg

and

The Government of the Republic of Tajikistan

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, the term:

- (a) the „aeronautical authorities“ means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case the Republic of Tajikistan Ministry of transport or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the „agreed services“ means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) „the Agreement“ means this Agreement, its Annex, and many amendments thereto;
- (d) the „Convention“ means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the „designated airline“ means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the „tariffs“ means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) „air services“, „international air service“, „airline“ and „stop for non-traffic purposes“ have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) „territory“ has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up an discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such destinations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of the Republic of Tajikistan shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Republic of Tajikistan; or
- (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.

2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Tajikistan, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Tajikistan and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Tajikistan; or

- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Tajikistan; or
 - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Republic of Tajikistan; or
 - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
 - (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

Article 6

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft and their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party may, while within the territory of the state of the other Contracting Party, be subject of an examination (in this Article called „ramp inspection“), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party, in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspections, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by a Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Making of Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other

Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

Capacity

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 14 of this Agreement.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of predatory or discriminatory prices or practises;
- b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

4. Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party (or any airline of a third country) to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term „meet“ means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type; or such price through a combination of prices.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Tajikistan for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 11

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 13

Cooperative Arrangements

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airline or airlines of a third country;

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

Article 14

Intermodal Cargo Transport

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface

transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

Article 16

Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Tajikistan that operates between Luxembourg and a point of another European Union Member State.

Article 17

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 18

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.
2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 19

Settlement of Disputes

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

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

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

Article 20

Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

Article 21

Multilateral Convention

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 22

Termination

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

Article 23

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 24****Entry into Force***

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement in duplicate at Luxembourg, on this 9th day of June, 2011, in the English and Tajik Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Government of the
Grand Duchy of Luxembourg*
(signature)

*For the Government of the
Republic of Tajikistan*
(signature)

*

ROUTE ANNEX

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg, in both directions:

Luxembourg – Intermediate points – Points in Tajikistan – Points beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Tajikistan in both directions:

Points in Tajikistan – Intermediate points – Luxembourg – Points beyond

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5th freedom traffic rights.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the Contracting Party designating the airline or airlines.

*

ACCORD
entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
et le Gouvernement de la République du Congo
relatif au transport aérien

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

et

Le Gouvernement de la République du Congo,

ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes,

ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

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

désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire:

- (a) l'expression „Autorités aéronautiques“ signifie: en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile; en ce qui concerne la République du Congo, le Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande; ou, dans tous les cas, toute Autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités;
- (b) les „services convenus“ désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison;
- (c) l'„Accord“ désigne le présent Accord, son Annexe et de nombreux amendements y relatifs;
- (d) la „Convention“ signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;
- (e) l'expression „compagnie désignée“ signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;
- (f) les „tarifs“ signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;
- (g) les termes „services aériens“, „service aérien international“, „compagnie aérienne“ et „escale non commerciale“ ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention;
- (h) le mot „territoire“ s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention;
- (i) le terme „rupture de charge“ signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

- (j) les termes „équipement de bord, équipement de sol, provisions de bord, pièces de rechange“ ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention;
- (k) le terme „droit d'utilisation ou d'usage“ désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les Autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;
- (l) les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne.

Article 2

Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante:

- (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.

Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à une compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles destinations.

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne désignée peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

Article 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les Autorités aéronautiques de la République du Congo ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que:

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne; ou

- (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
 - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels Etats; ou
 - (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Congo; ou
 - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les Autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République du Congo, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que:
- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République du Congo ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les Autorités de la République du Congo; ou
 - (b) les Autorités de la République du Congo n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne; ou
 - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République du Congo; ou
 - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg; ou
 - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
3. A moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

Article 5

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle

très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6

Sécurité de l'aviation

1. A tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'installations et de services aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 du présent Article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. A défaut de prendre les mesures appropriées dans le délai convenu, l'Article 4 du présent Accord (Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, „inspection au sol“) à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:
- a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention; ou
 - b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention;

la Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par un représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

*Article 7****Sûreté de l'aviation***

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signée à Montréal le 24 février 1988 ou la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991 ou toute autre Convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les deux Parties contractantes sont parties.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.

6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite,

qui a atterri sur le territoire de l'Etat respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impératif de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

Article 8

Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies aériennes désignées.
2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir:
 - (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante;
 - (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante;
 - (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des Autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

Article 9

Principes régissant l'exploitation des services et capacité

1. La ou les Compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord, conformément aux principes régissant la Convention de Chicago.
3. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions sur la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en oeuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services conve-

nus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 14 du présent Accord.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une compagnie aérienne sera assuré conformément au principe général tel que stipulé dans le paragraphe 1 du présent Article.

5. La ou les Compagnies aériennes désignées soumettront pour approbation au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites Autorités.

Article 10

Tarifs

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de prix de transport aérien par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes se limitent à:

- a) la prévention des tarifs ou pratiques abusifs ou discriminatoires;
- b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante; et
- c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions gouvernementales directes ou indirectes.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification de ou le dépôt auprès de ses Autorités aéronautiques des prix que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante doivent appliquer pour les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies désignées des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de soixante (60) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.

3. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre des mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix proposé à la charge ou facturé par (a) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou par une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ou (b) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intra-ligne.

Si une Partie contractante estime qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (a) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande et les parties doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en oeuvre pour que cet accord entre en vigueur. Sans accord mutuel, ce prix demeure en vigueur.

4. Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre

compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme „satisfaire“ signifie le droit d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de la République du Congo pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

Article 11

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Toutefois, pendant une période de cinq (05) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, pour renforcer l'expertise nationale sur les plans opérationnel et technique et soutenir l'emploi des ressortissants congolais par les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg, les besoins en personnel des compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg sur le territoire de la République du Congo, en cas de besoin, seront assurés en priorité par des ressortissants congolais.

4. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

Article 12

Opportunités commerciales et transfert de fonds

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagné par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux compagnies de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 13

Accords de coopération

La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec:

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés.

Article 14

Transport de fret intermodal

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports.

Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

Article 15

Frais d'utilisation ou d'usage

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.

2. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

Article 16

Fiscalité sur les carburants

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant

fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par la République du Congo, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Article 17

Statistiques

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés en vue de réexaminer la capacité proposée pour l'exploitation des services convenus.

Article 18

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

Article 19

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième Etat et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 2. du présent Article.

Article 20

Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consulta-

tions, qui peuvent se tenir soit entre les Autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les Autorités aéronautiques.

Article 21

Convention multilatérale

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

Article 22

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

Article 23

Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie contractante a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Luxembourg, le 24 juin 2013 en langue française.

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
de la République du Congo*
(signature)

*

ANNEXE

Tableau des routes

- 1) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg, dans les deux directions:
Points au Luxembourg – Points intermédiaires – Points en République du Congo – Points au-delà
- 2) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la République du Congo, dans les deux directions:
Points en République du Congo – Points intermédiaires – Points au Luxembourg – Points au-delà
1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6615/01

N° 6615¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013

PROJET DE LOI**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.11.2013)

Par dépêche du 12 septembre 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, des textes des cinq accords bilatéraux dont l'approbation est proposée et d'une fiche d'évaluation d'impact et d'une fiche financière.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose l'adoption de cinq accords aériens bilatéraux entre le Luxembourg et les pays du Cap-Vert, des Emirats arabes unis, du Gabon, du Tadjikistan et de la République du Congo.

Les auteurs expliquent que même si l'Union européenne joue un rôle de plus en plus déterminant dans le domaine des transports aériens, il reste néanmoins vrai que le Luxembourg doit continuer à négocier des accords bilatéraux pour couvrir les besoins spécifiques des compagnies aériennes luxembourgeoises. Ainsi l'Union européenne a conclu des accords avec les pays de l'Union économique monétaire ouest-africaine comprenant le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Parallèlement, le Luxembourg est en train de négocier des accords bilatéraux avec ces mêmes pays en sus, afin d'assurer la défense des intérêts commerciaux luxembourgeois.

Les accords sous avis s'inspirent du modèle de l'accord-type élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des recommandations de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Les cinq Etats co-contractants sont d'ailleurs membres de l'OACI.

Les contrats sous avis sont tous calqués sur le même modèle et comportent en annexe le tableau des routes classiques entre le Luxembourg et les destinations situées sur les territoires des autres Parties contractantes, avec possibilité d'escales intermédiaires ou d'escales au-delà dans des pays tiers.

Les textes des accords sous avis ne donnent pas lieu à des observations particulières. Il convient cependant de constater que l'article 20, paragraphe 2 des accords entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Gouvernements de la République du Cap-Vert, de l'Etat des Emirats arabes unis, de la République du Tadjikistan et de la République du Congo, d'autre part, permet aux autorités aéronautiques nationales de procéder de commun accord à la modification de l'annexe des accords respectifs. Le Conseil d'Etat peut consentir à cette clause d'approbation anticipée qui est constitutionnellement valable étant donné que les limites de l'assentiment sont tracées avec la précision requise. Il y a encore lieu de relever que les amendements convenus avec les parties contractantes respectives devront faire l'objet d'un arrêté grand-ducal de publication afin de leur conférer force obligatoire au Luxembourg.

Enfin, il est entendu, conformément aux dispositions figurant aux articles 20, paragraphes 1ers des quatre accords précités et à l'article 19 de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de

Luxembourg et le Gouvernement de la République du Gabon, que toute autre modification desdits accords doit être soumise à l'approbation du législateur en vertu de l'article 37 de la Constitution, alors qu'elle vise le dispositif des conventions dans son ensemble.

Sous réserve du respect de cette exigence, le Conseil d'Etat entend procéder à l'examen des articles.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

L'intitulé devant indiquer l'objet précis de la loi, le Conseil d'Etat demande qu'y soient énumérés les cinq Etats avec lesquels des accords ont été négociés.

Article 1er

Le tiret entre la forme abrégée pour l'article et le libellé de l'article est à omettre. Cette observation d'ordre formel vaut aussi pour les articles qui suivent. Partant, il y a lieu d'écrire: „**Art. 1er.** (...)“.

Article 2

Mis à part la proposition d'ordre formel faite à l'endroit de l'article précédent, le Conseil d'Etat n'a pas d'autre observation à formuler.

Article 3

Il échet d'écrire „République du Gabon“ au lieu de „République gabonaise“, alors que la première dénomination est la dénomination officielle de cet Etat.

Articles 4 et 5

Mis à part la proposition d'ordre formel faite à l'endroit de l'article 1er, le Conseil d'Etat n'a pas d'autre observation à formuler.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 novembre 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

6615/02

N° 6615²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES
ET EUROPEENNES, DE LA DEFENSE, DE LA COOPERATION ET DE
L'IMMIGRATION**

(20.1.2014)

La Commission se compose de: M. Marc ANGEL, Président; Mme Claudia DALL'AGNOL, Rapporteure; MM. Claude ADAM, Eugène BERGER, Yves CRUCHTEN, Luc FRIEDEN, Gusty GRAAS, Jean-Claude JUNCKER, Fernand KARTHEISER, Laurent MOSAR, Mme Lydie POLFER, MM. Marc SPAUTZ et Claude WISELER, Membres.

*

I. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères en date du 17 septembre 2013.

L'avis du Conseil d'Etat est intervenu le 12 novembre 2013.

Au cours de sa réunion du 16 décembre 2013, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a nommé Mme Claudia Dall'Agnol comme rapporteure du projet de loi sous rubrique.

En date du 20 janvier 2014, la commission a examiné le texte du projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat et a adopté le présent rapport.

*

II. EXAMEN DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique vise à faire approuver cinq accords aériens bilatéraux entre le Luxembourg et les pays du Cap-Vert, des Emirats arabes unis, du Gabon, du Tadjikistan et de la République du Congo. Les accords sous rubrique font suite à toute une série d'accords similaires conclus entre le Luxembourg et des pays tiers dans le passé.

Les auteurs du projet de loi précisent que ces accords sont la confirmation de la politique poursuivie par le gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret. Il convient par ailleurs de souligner que ces accords aériens bilatéraux constituent un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre Partie contractante. Selon l'exposé des motifs du projet de loi, la conclusion de ces accords aériens bilatéraux permet au Luxembourg de renforcer son portefeuille d'accords aériens bilatéraux en vue d'éventuelles négociations multilatérales futures.

Les auteurs du projet de loi informent ensuite que l'Union européenne joue un rôle de plus en plus important dans le domaine des transports aériens. Ainsi, l'Union européenne a négocié un certain

nombre d'accords relatifs aux services aériens, notamment avec l'Australie, l'Inde ou encore avec l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), à laquelle appartiennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Considérant cependant que les accords négociés par l'Union européenne ne couvrent pas tous les aspects nécessaires, le Luxembourg se voit contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus spécifiquement les besoins de ses compagnies aériennes. Il convient de noter en l'occurrence que le Luxembourg a entre-temps négocié ou entend négocier avec quasiment tous les pays de l'UEMOA des accords bilatéraux.

Les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été conclus en suivant, en règle générale, les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les Etats avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI.

Pour ce qui est du contenu des accords, identiques dans une large mesure, et des considérations particulières sur les différents accords, il est renvoyé aux explications contenues dans l'exposé des motifs du projet de loi.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, après avoir constaté que les textes des accords ne donnent pas lieu à des observations particulières, précise que l'article 20, paragraphe 2 des accords conclus avec les gouvernements de la République du Cap-Vert, de l'Etat des Emirats arabes unis, de la République du Tadjikistan et de la République du Congo, permet aux autorités aéronautiques nationales de procéder de commun accord à la modification de l'annexe des accords respectifs. La Haute Corporation peut consentir à cette clause d'approbation anticipée qui est constitutionnellement valable étant donné que les limites de l'assentiment sont tracées avec la précision requise. Le Conseil d'Etat signale ensuite que conformément aux dispositions figurant aux articles 20, paragraphes 1ers des quatre accords précités et à l'article 19 de l'Accord entre le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le gouvernement de la République du Gabon, toute autre modification desdits accords doit être soumise à l'approbation du législateur en vertu de l'article 37 de la Constitution, alors qu'elle vise le dispositif des conventions dans son ensemble.

Lors de l'examen des articles le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de mentionner à l'intitulé du projet de loi chaque accord individuellement et signale qu'il échet d'écrire „République du Gabon“ au lieu de „République gabonaise“. La commission décide de maintenir l'intitulé initial ainsi que la dénomination „République gabonaise“, celle-ci figurant également dans l'accord tel qu'annexé au projet de loi. La commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition d'omettre le tiret entre la forme abrégée pour l'article et le libellé de l'article.

*

IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI
portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens

Art. 1er. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cap-Vert concernant les services aériens, signé à Praia, le 20 juillet 2011.

Art. 2. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis concernant les services aériens, signé à Abu Dhabi, le 20 novembre 2011.

Art. 3. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise concernant les services de transport aérien, signé à Luxembourg, le 26 novembre 2012.

Art. 4. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Tadjikistan concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 9 juin 2011.

Art. 5. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Congo concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 24 juin 2013.

Luxembourg, le 20 janvier 2014

La Rapporteuse,
Claudia DALL'AGNOL

Le Président,
Marc ANGEL

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6615

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 04/02/2014 18:18:41
 Scrutin: 8
 Vote: PL 6615 Transports aériens
 Description: Projet de loi 6615

Président: M. Di_Bartolomeo Mars
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53 53	0	0	53
Procuration:	7	0	0	7
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Kox Henri	Oui	(Mme Lorsché Josée)
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui		Mme Wickler Christiane	Oui	

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Frieden Luc	Oui	(M. Oberweis Marcel)
M. Gloden Léon	Oui		M. Halsdorf Jean-Marie	Oui	
Mme Hansen_ Martine	Oui		Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui	
M. Juncker Jean-Claude	Oui	(Mme Arendt Nancy)	M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(M. Spautz Marc)			

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di_Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Hansen Marc	Oui	
M. Krieps Alexandre	Oui		M. Mertens Edy	Oui	(Mme Brasseur Anne)
Mme Polfer Lydie	Oui				

ADR					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

déi Lénk					
M. Turpel Justin	Oui				

H. Ursling Serge (H. Turpel just) oui

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 04/02/2014 18:18:41
Scrutin: 8
Vote: PL 6615 Transports aériens
Description: Projet de loi 6615

Président: M. Di Bartolomeo Mars
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50 53	0	0	53 53
Procuration:	6	7	0	13
Total:	59	0	0	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député


déi Lénk

~~M. Urbany Serge~~

Le Président

Le Secrétaire général:





6615/03

N° 6615³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(25.2.2014)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 5 février 2014 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg
et certains pays tiers concernant les transports aériens**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 4 février 2014 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 12 novembre 2013;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 25 février 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

04



**Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense,
de la Coopération et de l'Immigration**

Procès-verbal de la réunion du 20 janvier 2014

Ordre du jour :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 13 janvier 2014
2. 6615 Projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens
Rapporteuse : Madame Claudia Dall'Agnol
- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6607 Projet de loi portant approbation de l'Accord de sécurité entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Norvège concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, signé à Bruxelles, le 21 février 2013
Rapporteuse : Madame Claudia Dall'Agnol
- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6635 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre les Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, signé à Bruxelles, le 25 mai 2011
- Désignation d'un rapporteur
5. 6620 Projet de loi portant approbation d'un nouvel Accord relatif au Service International de Recherches
- Désignation d'un rapporteur
6. Dossiers européens:
- adoption de la liste des documents transmis entre le 11 et le 17 janvier 2014
- présentation de documents qui sont dans la compétence de la commission:

COM(2013)837 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions
Libre circulation des citoyens de l'Union et des membres de leur famille: cinq actions pour faire la différence
Rapporteur: M. Claude Adam

JOIN(2013)28 Annexes à la proposition conjointe de Règlement du Conseil

modifiant le règlement (UE) n°36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie
JOIN(2013)28-2 Document de travail
Rapporteur: M. Marc Angel

COM(2013)869 Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur les travaux de la task-force pour la Méditerranée
Rapporteuse: Mme Claudia Dall'Agnol

COM(2013)900 Communication de la Commission, Projets de plans budgétaires 2014 pour la zone euro: évaluation globale de la situation et des perspectives budgétaires
COM(2013)900-2 Document de travail
Rapporteur: M. Laurent Mosar

C(2013)8006 Avis de la Commission du 15.11.2013 concernant le projet de plan budgétaire du Luxembourg
SWD(2013)607 Document de travail
Rapporteur: M. Marc Angel

COM(2013)700 Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil
Stratégie d'élargissement et principaux défis 2013-2014
SWD(2013)411 Document de travail 1
SWD(2013)412 Document de travail 2
SWD(2013)413 Document de travail 3
SWD(2013)414 Document de travail 4
SWD(2013)415 Document de travail 5
SWD(2013)416 Document de travail 6
SWD(2013)417 Document de travail 7
SWD(2013)418 Document de travail 8
Rapporteur: M. Marc Angel

COM(2013)726 Rapport de la Commission, 30e Rapport annuel sur le contrôle de l'application du droit de l'UE (2012)
SWD(2013)432 Document de travail 1
SWD(2013)433 Document de travail 2
Rapporteur: M. Marc Angel

7. Divers

*

Présents : M. Claude Adam, M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Luc Frieden, M. Gusty Graas, M. Jean-Claude Juncker, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, Mme Lydie Polfer, M. Marc Spautz, M. Claude Wiseler

M. Georges Bach, membre du Parlement européen

Mme Rita Brors, Administration parlementaire

Excusée : Mme Cécile Hemmen (le volet « Coopération » ne figurant pas à l'ordre du jour)

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 13 janvier 2014

Le projet de procès-verbal est adopté.

2. 6615 Projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens

Rapporteuse : Mme Claudia Dall'Agnol

- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

La rapporteure présente brièvement le projet de loi qui vise à faire approuver cinq accords aériens bilatéraux entre le Luxembourg et les pays du Cap-Vert, des Emirats arabes unis, du Gabon, du Tadjikistan et de la République du Congo. Les accords font suite à toute une série d'accords similaires conclus entre le Luxembourg et des pays tiers dans le passé. Le but visé est d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport du Luxembourg comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret. L'existence d'accords aériens bilatéraux constitue un préalable indispensable pour l'ouverture de services aériens réguliers, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partie contractante. Les accords ont été conclus en suivant, en règle générale, les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC). Les Etats avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI.

Discussion

Un membre de la commission demande à ce qu'une liste des pays avec lesquels le Luxembourg a déjà conclu des accords similaires soit fournie et les opportunités liées à la conclusion d'accords internationaux concernant les transports aériens soient précisées lors de la présentation en séance plénière. Une demande respective sera adressée au gouvernement. Il n'est pas possible à la rapporteure de donner un aperçu complet, certains projets de loi concernant des accords du domaine des transports aériens ayant été analysés par la Commission des Transports. Les membres de la commission s'accordent à dire qu'il serait souhaitable qu'une ligne cohérente soit appliquée en ce qui concerne le renvoi en commission des projets de loi concernant les accords internationaux, le dépôt se faisant toujours par le Ministre des Affaires étrangères peu importe le domaine du fond de l'accord qui n'est pas toujours dans la compétence de la présente commission.

Un autre membre de la commission précise que dans les dernières vingt à trente années, une multitude d'accords aériens ont été conclus, mais que la question intéressante est de savoir quels accords sont utilisés en pratique respectivement actuellement encore en vigueur. Certains pays sont intéressés à conclure des accords pour des raisons de politique intérieure. Il ajoute que des accords aériens généraux sont également conclus par l'Union européenne.

Le projet de rapport est adopté.

- 3. 6607** **Projet de loi portant approbation de l'Accord de sécurité entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Norvège concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, signé à Bruxelles, le 21 février 2013**
Rapporteure : Mme Claudia Dall'Agnol
- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport

La rapporteure présente brièvement le projet de loi. Par la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité, le Luxembourg a créé le cadre juridique nécessaire à l'échange de documents, matériaux ou renseignements classifiés avec d'autres pays. Jusqu'ici, le Luxembourg a conclu de tels accords avec la France, l'Allemagne, la Lettonie, le Portugal et l'Espagne, ainsi que récemment avec la Belgique, la République tchèque, la Suède, la Slovaquie, la Finlande, la Slovénie, l'Estonie et la Géorgie. Les accords se limitent généralement à énoncer quelques principes de base qui ont traditionnellement cours en la matière ainsi que quelques règles d'ordre procédural, et renvoie expressément aux législations nationales respectives des Etats parties relatives à la protection des informations classifiées. L'article unique du projet de loi ne donne pas lieu à une observation de la part du Conseil d'Etat.

Il ressort des discussions tenues lors de l'adoption d'accords similaires en séance plénière que les députés ont demandé d'avoir des précisions sur d'autres accords similaires en préparation, ainsi que sur la question de savoir si les membres du Service de Renseignement de l'Etat (SREL) ne prennent pas ces accords comme prétexte pour éviter de répondre aux questions de la Commission de contrôle parlementaire du Service de Renseignement de l'Etat ou encore des tribunaux ou Commissions d'enquête. La rapporteure propose de transmettre ces questions au gouvernement avant le débat du projet de loi en séance plénière.

Discussion

Un membre de la commission est d'avis qu'il est inévitable de conclure des accords similaires avec les pays membres de l'OTAN pour être enfin dans la mesure de répondre aux obligations de cette organisation. En ce qui concerne la confidentialité des informations visées par cet accord, l'orateur demande de savoir quelles conséquences aura l'arrêt 104 de la Cour constitutionnelle concernant la protection des sources et les droits de la défense (arrêt rendu en date du 25 octobre 2013). La question qui se pose en ce contexte est de savoir si les accords sont conformes avec l'arrêt.

Un autre membre de la commission précise qu'en règle générale, les informations classées transmises par une autorité étrangère ne sont destinées qu'au Service de Renseignement de l'Etat. Ce dernier ne peut pas les transmettre à une autre instance quelconque, ni même à un tribunal. L'orateur propose de thématiser ceci lors de la discussion en séance plénière, tout comme la question de savoir si des autorités quelconques qui reçoivent des informations classées provenant d'une autorité étrangère doivent avoir une habilitation de sécurité ou non. Cette question a fait l'objet de différends avec la Commission prévue à l'article 17 de la loi du 2 août 2002 relative à la protection

des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Plusieurs membres de la commission demandent à ce que la Commission du Contrôle parlementaire du Service de Renseignement de l'Etat soit saisie de ces problèmes. Le représentant de la sensibilité politique ADR donne à considérer que pas tous les partis politiques ne sont représentés au sein de la susdite commission.

Le Président de la commission promet de veiller à ce que des réponses aux questions posées puissent être trouvées avant le vote en séance plénière.

Il est suggéré que les projets de loi portant approbation à des accords internationaux soient présentés en commission en présence d'un représentant du gouvernement ayant compétence de fond.

Le projet de rapport est adopté.

4. 6635 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre les Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, signé à Bruxelles, le 25 mai 2011

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

5. 6620 Projet de loi portant approbation d'un nouvel Accord relatif au Service International de Recherches

Mme Claudia Dall'Agnol est nommée rapporteure du projet de loi.

**6. Dossiers européens:
- adoption de la liste des documents transmis entre le 11 et le 17 janvier 2014**

La liste des documents est adoptée sans modifications.

Le contenu du document COM(2014)7 concernant le Collège européen de police (CEPOL) a déjà été présenté au sein de la Commission de la Force publique.

Un membre de la commission demande si le document COM(2013)941 concernant la prévention de la radicalisation conduisant au terrorisme et à l'extrémisme violent ne revêt pas du contrôle de subsidiarité. Il s'avère qu'il s'agit d'une communication de la Commission européenne et non pas d'une initiative législative. Le document n'est donc pas soumis au contrôle de la subsidiarité.

- présentation de documents qui sont dans la compétence de la commission:

COM(2013)837 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions

**Libre circulation des citoyens de l'Union et des membres de leur famille:
cinq actions pour faire la différence**

Rapporteur: M. Claude Adam

La communication de la Commission européenne souligne la responsabilité partagée des Etats membres et des institutions de l'Union européenne de respecter les droits des citoyens de l'Union à vivre et à travailler dans un autre Etat membre. Répondant à des craintes de leurs populations, certains Etats membres, dont le Luxembourg, avaient restreint l'accès au marché de travail aux ressortissants de la Roumanie et de la Bulgarie. Les mesures transitoires prévues dans ce cadre viennent d'expirer.

2,8% de la population totale de l'Union européenne résident dans un autre Etat membre que celui de leur origine. Le taux des ressortissants de pays tiers résidant en Union européenne se chiffre à 4%. La plupart des citoyens de l'Union qui s'installent dans un autre Etat membre le font pour des raisons professionnelles, d'autres raisons étant les études et la retraite. Le taux global d'inactivité des citoyens mobiles est en baisse. Dans la plupart des Etats membres, les citoyens mobiles de l'Union européenne sont des contributeurs nets du système de protection sociale de leur pays d'accueil. Le taux des citoyens mobiles de l'Union européenne non actifs se chiffre à moins d'un pourcent dans la plupart des Etats membres. Le Luxembourg constitue une exception avec un taux de 13,9 % de citoyens mobiles non-actifs de l'Union européenne.

Au cours des premiers trois mois de résidence dans un autre Etat membre, la libre circulation des personnes endéans l'Union européenne est garantie sans restriction. Pour les périodes allant au-delà, différents critères sont en vigueur pour avoir accès au système social, dont notamment la garantie d'un revenu suffisant.

La Commission européenne définit cinq actions concrètes visant à aider les autorités nationales à appliquer les règles de l'Union et à leur permettre de lutter contre les éventuels abus. Ces actions visent :

- la lutte contre les mariages de complaisance,
- l'application des règles sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, notamment en ce qui concerne les critères de détermination de la résidence habituelle¹,
- l'inclusion sociale via le Fonds social européen,
- l'échange de meilleures pratiques entre les autorités locales,
- l'aide à l'application sur le terrain des règles de l'Union européenne en matière de libre circulation par le biais d'un module de formation en ligne pour le personnel des administrations locales.

Au Conseil JAI du 5 décembre 2013, le Ministre de la Justice luxembourgeois a déclaré d'observer la continuité politique en la matière.

Discussion

Le représentant de la sensibilité politique ADR précise que son parti s'oppose à conférer des droits politiques concernant les élections nationales aux ressortissants d'autres pays. En ce qui concerne la résidence habituelle, il se réfère au statut diplomatique qui stipule que la résidence habituelle se situe dans le pays d'origine. Il est d'avis qu'aucune disposition ne peut être prise qui serait en contradiction avec ce principe. Il s'oppose à la création d'un fonds

¹ Un guide pratique sur la détermination de la résidence habituelle vient d'être publié (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-13_fr.htm).

européen pour les démunis qui serait un transfert social soumis à la subsidiarité.

Un membre du groupe politique CSV répond que le fonds pour les démunis est probablement identique au programme européen destiné à endiguer la pauvreté. Cet instrument a été créé comme contrepoids dans le cadre de la politique de la consolidation face à la crise de l'euro et a été contesté par l'Allemagne et la France. Dans le passé, le gouvernement luxembourgeois s'est prononcé pour la prolongation de cet instrument.

Il ressort en outre de la discussion que le problème des mariages de complaisance est présent au Luxembourg. Il est thématiqué dans un projet de loi qui est analysé au sein de la Commission juridique.

JOIN(2013)28 Annexes à la proposition conjointe de Règlement du Conseil modifiant le règlement (UE) n°36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie

JOIN(2013)28-2 Document de travail

Rapporteur: M. Marc Angel

Dans le cadre de la PESC, deux dérogations aux mesures restrictives en raison de la situation en Syrie ont été décidées, concernant l'aide humanitaire, d'une part, et les besoins de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques, de l'autre.

COM(2013)869 Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur les travaux de la task-force pour la Méditerranée

Rapporteuse: Mme Claudia Dall'Agnol

Le 3 octobre 2013, un navire transportant quelque 500 réfugiés a coulé le long de la côte de Lampedusa. De nombreuses vies humaines ayant été perdues, un appel pressant à l'action a été lancé. La task force pour la Méditerranée a été créée à la suite du Conseil JAI les 7 et 8 octobre 2013. Elle s'est réunie les 24 octobre et 20 novembre 2013 et a élaboré des pistes pour renforcer la solidarité et l'entraide afin d'éviter que d'autres migrants ne périssent en mer. Les actions proposées touchent cinq domaines principaux :

- la surveillance des frontières pour aider à sauver des vies,
- l'assistance et la solidarité face aux fortes pressions migratoires (aide au traitement des demandes d'asile par le biais du Bureau européen d'appui en matière d'asile),
- la lutte contre la traite des êtres humains et la criminalité organisée,
- la réinstallation dans l'Union européenne par les Etats membres, les entrées protégées dans l'Union et les programmes de protection régionaux et l'ouverture de nouvelles voies légales d'accès à l'Europe,
- des mesures faisant l'objet d'une coopération avec des pays tiers (accords de partenariat sur la mobilité).

COM(2013)900 Communication de la Commission, Projets de plans budgétaires 2014 pour la zone euro: évaluation globale de la situation et des perspectives budgétaires

COM(2013)900-2 Document de travail

Rapporteur: M. Laurent Mosar

Ce document, qui a également été transmis à la Commission des Finances et du Budget (lettre de renvoi du 17 décembre 2013) contient la réponse de la

Commission européenne aux projets de plans budgétaires 2014 des Etats membres de la zone euro présentés pour le 15 octobre 2013. En général, les réponses sont satisfaisantes, les Etats membres respectant en grande ligne les obligations du pacte de stabilité et de croissance. Deux pays (Allemagne, Estonie) y correspondent à 100 %, trois pays sont plus ou moins conformes (France, Pays-Bas, Slovénie), trois pays sont globalement conformes mais sont confrontés à des risques (Belgique, Autriche et Slovaquie). Un risque de non-conformité est constaté pour cinq pays (Espagne, Italie, Malte, Finlande et Luxembourg). La Finlande et le Luxembourg risquent des écarts importants par rapport aux objectifs budgétaires à moyen terme. La Commission européenne souligne l'importance de poursuivre les réformes structurelles.

La Commission européenne comprend que le plan budgétaire élaboré par l'ancien gouvernement avant les élections ne peut pas définir des mesures correctives. Elle critique notamment le solde négatif des administrations publiques (-0,6% du PIB en 2012, -0,9 % pour 2013 respectivement -1% pour 2014) et l'écart en ce qui concerne les objectifs à moyen terme. L'Espagne et la Slovénie ont reçu de bonnes évaluations pour leurs efforts en ce qui concerne les réformes structurelles.

C(2013)8006 Avis de la Commission du 15.11.2013 concernant le projet de plan budgétaire du Luxembourg
SWD(2013)607 Document de travail
Rapporteur: M. Marc Angel

Le contenu de ce document a été évoqué dans le cadre de la présentation du document COM(2013)900, de sorte que le rapporteur se limite à dire que la Chambre des Députés aura l'occasion de discuter sur les obligations du pacte de stabilité et de croissance dans le cadre des débats sur le projet de budget pour l'année 2014.

COM(2013)700 Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil
Stratégie d'élargissement et principaux défis 2013-2014
SWD(2013)411 Document de travail 1
SWD(2013)412 Document de travail 2
SWD(2013)413 Document de travail 3
SWD(2013)414 Document de travail 4
SWD(2013)415 Document de travail 5
SWD(2013)416 Document de travail 6
SWD(2013)417 Document de travail 7
SWD(2013)418 Document de travail 8
Rapporteur: M. Marc Angel

Deux fois par an, la Commission européenne publie un rapport sur les efforts des pays candidats et pays candidats potentiels de réaliser les critères de Copenhague fixés il y a vingt ans. Les questions de l'Etat de droit, de la Justice, de la lutte contre la corruption et de la criminalité organisée, du développement économique et de la compétitivité sont analysées dans ces rapports. Chaque pays est analysé individuellement.

La Commission européenne avait proposé de conférer à l'Albanie le statut de pays candidat, mais le Conseil ne l'a pas suivie en cette décision.

L'Islande avait introduit une demande d'adhésion à l'Union européenne et

dispose déjà d'un acquis communautaire avancé en tant que membre de l'espace économique européen. Le nouveau gouvernement islandais ne poursuit plus cette voie.

La Turquie avait posé sa candidature en 1987 et les négociations ont débuté en 2005. Un treizième chapitre a été ouvert et une série de chapitres ont pu être clôturés lors des négociations. La Commission européenne observera de près la poursuite des réformes annoncées.

COM(2013)726 Rapport de la Commission, 30e Rapport annuel sur le contrôle de l'application du droit de l'UE (2012)

SWD(2013)432 Document de travail 1

SWD(2013)433 Document de travail 2

Rapporteur: M. Marc Angel

Le rapporteur rappelle que depuis 2004, le Ministère des Affaires étrangères informe régulièrement la Chambre des Députés sur l'état de transposition des directives européennes. Les procédures d'infraction pour retard de transposition ont baissé dans les années passées. En 2009, 2.900 procédures d'infraction ont été engagées en l'Union européenne. En 2010, le chiffre est passé à 2.100 et en 2013, les procédures d'infraction se chiffrent à 1.343. L'Union européenne s'est dotée d'instruments pour aider les Etats membres à résoudre des problèmes liés à la transposition de directives européennes (programmes EU-PILOT, SOLVIT). Les domaines engendrant le plus grand nombre de procédures d'infraction sont l'environnement, le transport, la fiscalité et le marché intérieur des services.

Avec 34 procédures d'infraction, le Luxembourg se place en 7^e position de la liste des pays avec le nombre le moins élevé de procédures d'infraction. Le document de travail concernant plus en détail le Luxembourg sera annexé au présent procès-verbal. Les procédures d'infraction les plus importants concernant le Luxembourg concernent le taux de TVA réduit sur les livres électroniques, les bourses pour étudiants, les stations d'épuration de l'eau et les marchés publics dans le domaine de la défense et de la sécurité. Le rapporteur informe que la directive concernant ce dernier domaine a entretemps été transposée.

7. Divers

Le Président de la commission informe sur les prochaines réunions de la commission. Le Ministre des Affaires étrangères et européennes et de l'Immigration présentera le programme gouvernemental le jeudi 23 janvier². Le 3 février aura lieu une réunion jointe avec la Commission juridique sur l'instauration d'un Parquet européen. Le 24 février, le Ministre de la Défense présentera pour sa part le programme gouvernemental et fera le point sur la participation luxembourgeoise aux opérations de maintien de la paix.

En raison de la Conférence des Présidents de la COSAC, il n'y aura pas de réunion de commission le lundi 27 janvier 2014.

Un forum interparlementaire dans le cadre de la gouvernance mondiale aura lieu le 18 février 2014 à Bruxelles. Le Bureau de la Chambre des Députés a autorisé la participation d'un membre de la majorité et d'un membre de

² Cette réunion a entretemps été reportée au vendredi 7 février à 8.30 heures.

l'opposition parmi les membres de la commission. M. Gusty Graas est intéressé à y participer.

Luxembourg, le 24 janvier 2014

La secrétaire,
Rita Brors

Le Président,
Marc Angel

01



Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration

Procès-verbal de la réunion du 16 décembre 2013

Ordre du jour :

1. Présentation des membres du Service des Relations internationales et de la Cellule européenne de l'administration parlementaire
2. Dossiers européens:
 - présentation de la procédure adoptée par la Chambre des Députés en matière de dossiers européens
 - adoption des listes de documents transmis par les institutions européennes du 28 septembre au 13 décembre 2013
 - désignation de rapporteurs pour les documents qui sont dans la compétence de la commission
3. 6490 Projet de loi portant approbation de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, faite à Paris, le 13 janvier 1993
 - Rapporteur : Monsieur Félix Eischen
 - désignation d'un nouveau rapporteur
4. 6590 Projet de loi portant approbation de la Convention relative à l'assistance alimentaire, faite à Londres, le 25 avril 2012
 - désignation d'un rapporteur
5. 6615 Projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens
 - désignation d'un rapporteur
6. 6617 Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012
 - désignation d'un rapporteur
7. 6618 Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012
 - désignation d'un rapporteur
8. Divers

*

Présents : M. Claude Adam, M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Gast Gibéryen (remplaçant M. Fernand Kartheiser), M. Luc Frieden, M. Gusty Graas, M. Laurent Mosar, M. Roger Negri (remplaçant Mme Claudia Dall'Agnol), M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Jean-Claude Juncker), Mme Lydie Polfer, M. Marc Spautz, M. Claude Wiseler

M. Charles Goerens, membre du Parlement européen

Mme Isabelle Barra, Secrétaire générale adjointe,
M. Jean-Paul Bever, Mme Pia Bisenius, M. Frédéric Bohler, Mme Rita Brors,
M. Yves Carl, M. Cédric Scarpellini, M. Laurent Scheeck, Mme Tania Tennina,
administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Jean-Claude Juncker, M. Fernand Kartheiser

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

1. Présentation des membres du Service des Relations internationales et de la Cellule européenne de l'administration parlementaire

Le président de la commission présente brièvement les membres du Service des Relations internationales et leurs attributions respectives.

2. Dossiers européens:

- **présentation de la procédure adoptée par la Chambre des Députés en matière de dossiers européens**
- **adoption des listes de documents transmis par les institutions européennes du 28 septembre au 13 décembre 2013**
- **désignation de rapporteurs pour les documents qui sont dans la compétence de la commission**

Le président de la commission explique la procédure fixée par l'article 168 du Règlement de la Chambre des Députés qui consiste dans l'envoi, à la base d'une liste établie par la cellule européenne de la Chambre des Députés, des documents transmis par les institutions européennes dans les commissions sectorielles de la Chambre. La liste énumère les documents soumis au contrôle de subsidiarité, d'une part, et les documents soumis au contrôle politique, de l'autre. Les documents classés « A » ne sont pas d'un intérêt particulier pour le Luxembourg ou ont un caractère purement technique, tandis que les documents « B » méritent d'être examinés en commission. La liste contient des résumés pour les documents « B ». Un éventuel avis motivé détaillant les raisons pour lesquelles la proposition législative est susceptible de violer le principe de subsidiarité doit parvenir à la Commission européenne au plus tard huit semaines après la date de l'envoi de la dernière traduction du document.

La Chambre des Députés a fixé le délai de quatre semaines pour l'analyse en commission, suivi d'un délai de quatre semaines au cours duquel l'avis motivé doit être approuvé en séance plénière ou, dans le cas où ceci ne serait pas possible, par la Conférence des Présidents et envoyé par la cellule européenne à la Commission européenne. Pour les avis politiques, aucun délai n'est fixé.

La commission approuve les listes de documents transmis par les institutions européennes du 28 septembre au 13 décembre 2013.

Sont désignés rapporteurs :

- M. Marc Angel pour les documents COM(2013)542, COM(2013)565, COM(2013)566, COM(2013)700, COM(2013)726, C(2013)8006 et JOIN(2013)28,
- M. Marcel Oberweis pour les documents COM(2013)594 et COM(2013)658,
- M. Laurent Mosar pour le document COM(2013)900 et
- M. Claude Adam pour le document COM(2013)837.

Le président de la commission propose d'analyser plus en détail les documents formant le paquet « Parquet européen et réforme Eurojust » (COM(2013)532, COM(2013)533, COM(2013)534 et COM(2013)535) lors d'une future réunion jointe avec la Commission juridique.

3. 6490 Projet de loi portant approbation de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, faite à Paris, le 13 janvier 1993

M. Yves Cruchten est nommé rapporteur du projet de loi.

4. 6590 Projet de loi portant approbation de la Convention relative à l'assistance alimentaire, faite à Londres, le 25 avril 2012

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

5. 6615 Projet de loi portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens

Mme Claudia Dall'Agnol est nommée rapporteure du projet de loi.

6. 6617 Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

7. 6618 Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

8. Divers

Le Bureau de la Chambre des Députés a autorisé la participation d'un membre de la majorité et d'un membre de l'opposition parmi les membres de la

commission à une conférence sur la subsidiarité organisée le 18 décembre au Bundestag à Berlin. Vu le délai très serré, aucun membre n'est disponible à y participer. La commission convient d'envoyer une lettre d'excuse.

Un membre de la commission s'enquiert sur les suites que la Commission européenne donne à un avis politique d'un Parlement national. Il s'avère en réponse que la Commission européenne réagit par écrit en adressant la réponse au Parlement national concerné. Il sera à examiner si les rapporteurs du Parlement européen considèrent les avis politiques des Parlements nationaux dans leurs rapports respectifs.

Est encore évoquée une ancienne invitation d'un ambassadeur d'un pays de l'Amérique centrale à laquelle la Chambre des Députés n'a pas donné suite.

Luxembourg, le 17 décembre 2013

La secrétaire,
Rita Brors

Le Président,
Marc Angel

6615

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 36

18 mars 2014

Sommaire

ACCORDS CONCERNANT LES TRANSPORTS AÉRIENS

Loi du 10 mars 2014 portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens page 426

Loi du 10 mars 2014 portant approbation des Accords entre le Grand-Duché de Luxembourg et certains pays tiers concernant les transports aériens.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 4 février 2014 et celle du Conseil d'Etat du 25 février 2014 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cap-Vert concernant les services aériens, signé à Praia, le 20 juillet 2011.

Art. 2. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis concernant les services aériens, signé à Abu Dhabi, le 20 novembre 2011.

Art. 3. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise concernant les services de transport aérien, signé à Luxembourg, le 26 novembre 2012.

Art. 4. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Tadjikistan concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 9 juin 2011.

Art. 5. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Congo concernant les transports aériens, signé à Luxembourg, le 24 juin 2013.

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

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

Château de Berg, le 10 mars 2014.
Henri

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

Doc. parl. 6615; sess. ord. 2012-2013; sess. extraord. 2013 et sess. extraord. 2013-2014.

AGREEMENT

**between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg
and the Government of the Republic of Cape Verde on air services**

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg

and

The Government of the Republic of Cape Verde

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) the "aeronautical authorities" means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Republic of Cape Verde the Agencia de Aviação Civil, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) the "Agreement" means this Agreement, its Annex, and many amendments thereto;

- (d) the “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the “tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) “air services”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) “territory” has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up a discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of the Republic of Cape Verde shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
 - (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
 - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator’s Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
 - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Republic of Cape Verde; or
 - (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.
2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Cape Verde, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
 - (a) it is not established in the territory of the Republic of Cape Verde and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Cape Verde; or
 - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Cape Verde; or

- (c) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the Republic of Cape Verde; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraphs 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 6bis

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to the aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.
2. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where the Grand Duchy of Luxembourg has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Making of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article;
 - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

Article 9

Capacity

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.
2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.
3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 14 of this Agreement.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of predatory or discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

4. Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party (or any airline of a third country) to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term "meet" means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type; or such price through a combination of prices.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Cape Verde for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

Article 11

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.
2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 13

Cooperative Arrangements

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorizations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airline or airlines of a third country,

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

Article 14

Intermodal Cargo Transport

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

Article 16

Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Cape Verde that operates between Luxembourg and a point of another European Community Member State.

Article 17

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 18

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.
2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by bilateral negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 20

Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

Article 21

Multilateral Convention

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 22

Termination

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

Article 23

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

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

DONE in Duplicate at Praia, on this 20th day of July 2011, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

*For the Government of the
Grand Duchy of Luxembourg*

Marie-Josée JACOBS
*Minister for Development Cooperation
and Humanitarian Affairs*

*For the Government of the
Republic of Cape Verde*

José-Louis ROCHA
State Secretary for Foreign Affairs

ROUTE ANNEX

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

Luxembourg – Intermediate points – Points in Cape Verde – Points beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Cape Verde:

Points in Cape Verde – Intermediate points – Luxembourg – Points beyond

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5th freedom traffic rights.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit stopping at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin or terminate in the Contracting Party designating the airline or airlines.

*

ACCORD

entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement des Emirats arabes unis relatif à des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs

Préambule

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement des Emirats arabes unis (ci-après dénommés «les Parties contractantes»);

ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944;

désireux de conclure un Accord en conformité avec et venant compléter ladite Convention en vue d'établir et d'exploiter des Services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs;

reconnaissant l'importance du transport aérien pour créer et entretenir une amitié, une compréhension et une coopération entre les peuples des deux pays;

désireux de favoriser l'essor du transport aérien international;

SONT CONVENU des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

1. Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire:
 - a) l'expression «Autorités aéronautiques» signifie: en ce qui concerne le Gouvernement des Emirats arabes unis (E.A.U.), l'Autorité Générale de l'Aviation civile; en ce qui concerne le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, la Direction de l'Aviation civile; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions en rapport avec le présent Accord;
 - b) les «Services convenus» désignent les Services aériens internationaux planifiés entre et au-delà des territoires respectifs des Emirats arabes unis (E.A.U.) et du Grand-Duché de Luxembourg pour le transport des passagers, des bagages et du fret, séparément ou dans n'importe quelle combinaison;
 - c) «Accord» désigne le présent Accord, son Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement y relatif;
 - d) les termes «Service aérien», «Compagnie aérienne», «Service aérien international» et «Escale non commerciale» ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention;
 - e) «Annexe» doit inclure le tableau des routes annexé à l'Accord, toutes les clauses ou remarques apparaissant comme telles dans l'Annexe, ainsi que toute modification apportée à celle-ci en vertu des dispositions de l'Article 20 du présent Accord;
 - f) le terme «Fret» inclut le courrier;
 - g) le terme «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut: (i) tout amendement y apporté entré en vigueur conformément à l'Article 94, point a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes, et (ii) toute annexe ou tout amendement adopté(e) en vertu de l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment aux deux Parties contractantes;
 - h) le terme «Compagnies désignées» signifie une ou plusieurs compagnies aériennes désignées et autorisées conformément à l'Article 3 du présent Accord;
 - i) les «Tarifs» signifient les prix à facturer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;
 - j) le mot «Territoire» en relation avec un Etat s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention;
 - k) les «Frais d'utilisation» désignent les frais facturés aux compagnies aériennes par les autorités compétentes ou pouvant être appliqués pour les installations aéroportuaires, la propriété et/ou les installations de navigation aérienne, y compris les services et installations associés pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers, les bagages et le fret;
 - l) l'expression «Etats membres» signifie Etats membres de la Communauté européenne.
2. L'Annexe au présent Accord est considérée comme partie intégrante de celui-ci.
3. En mettant en œuvre le présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention pour autant que lesdites dispositions sont applicables aux Services aériens internationaux.

Article 2

Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses Compagnies désignées d'établir et d'assurer les Services convenus.
2. Les Compagnies désignées par chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants:
 - a) survoler le Territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir;
 - b) faire des escales sur le Territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales;
 - c) faire des escales sur le Territoire de l'autre Partie contractante à des fins commerciales, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et/ou débarquer des passagers, des bagages et du fret (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des Services convenus.
3. En outre, la ou les compagnies aériennes de chaque Partie contractante différentes de celles désignées dans l'Article 3, bénéficient des droits stipulés au paragraphe 2 (a) et 2 (b) du présent Article.
4. Aucune des dispositions du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège aux Compagnies désignées de chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de bagages et de fret moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le Territoire de cette autre Partie contractante.

5. Si en raison de conflits armés, de troubles politiques, d'aménagements ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une Compagnie désignée par l'une des Parties contractantes est dans l'impossibilité d'assurer un service sur sa route normale, l'autre Partie contractante met tout en œuvre pour faciliter la poursuite de l'exploitation d'un tel service au moyen d'arrangements temporaires appropriés comme convenu mutuellement par les Parties contractantes.

6. Les Compagnies désignées ont le droit d'utiliser toutes les voies aériennes, tous les aéroports et autres installations fournies par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les Services convenus et de retirer ou de modifier la désignation d'une telle compagnie aérienne ou de remplacer une autre compagnie aérienne par une compagnie désignée précédemment. Une telle désignation peut préciser la portée de l'autorisation accordée à chaque compagnie aérienne en ce qui concerne l'exploitation des Services convenus. Les désignations, ainsi que toute modification y apportée, doivent être effectuées par écrit par l'Autorité aéronautique de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

2. Dès réception d'un avis de désignation, de remplacement ou de modification, et sur demande de la Compagnie désignée sous la forme et de la manière prescrite, l'autre Partie contractante accorde, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes les autorisations d'exploitation appropriées sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article.

3. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger qu'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante soit qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement et raisonnablement applicables à l'exploitation de Services aériens internationaux par de telles autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante accorde les autorisations d'exploitation désignées dans le paragraphe (2) du présent Article, sous réserve que:

(a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Luxembourg:

- i. le transporteur aérien soit établi sur le territoire de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valable, délivrée par un Etat membre conformément au droit de la Communauté européenne; et
- ii. un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'Etat membre responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et
- iii. le transporteur aérien ait son siège sur le territoire de l'Etat membre qui lui a délivré la Licence d'exploitation valable; et
- iv. le transporteur aérien soit détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, et/ou par d'autres Etats énumérés à l'Annexe 2 et/ou des ressortissants de ces autres Etats;

(b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U.:

- i. le transporteur aérien soit établi sur le territoire des E.A.U. et soit titulaire d'une licence conformément au droit applicable des E.A.U.; et
- ii. les E.A.U. exercent et assurent un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien.

5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et autorisée de la sorte, elle peut commencer à tout moment à exploiter les Services convenus, en totalité ou en partie, à condition qu'un calendrier soit établi en conformité avec l'Article 15 du présent Accord pour lesdits services.

Article 4

Révocation et limitation de l'autorisation d'exploitation

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer une autorisation d'exploitation en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 du présent Accord, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, qu'elles peuvent juger nécessaires pour l'exercice desdits droits s'il s'avère que:

- a) la compagnie aérienne refuse de se plier aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par les Autorités aéronautiques de la Partie contractante accordant ces droits conformément à la Convention; ou
- b) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord; ou

- c) 1. dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Luxembourg:
- i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable, délivrée par un Etat membre conformément au droit de la Communauté européenne; ou
 - ii) aucun contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est exercé ni assuré par l'Etat membre responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien et l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
 - iii) le transporteur aérien n'a pas son siège sur le territoire de l'Etat membre qui lui a délivré sa licence d'exploitation; ou
 - iv) le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, et/ou par d'autres Etats énumérés à l'Annexe 2 et/ou des ressortissants de ces autres Etats; ou
 - v) le transporteur aérien est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre Etat membre et il peut être démontré que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans cet autre Etat membre, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, le transporteur aérien contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral sur les services aériens entre les E.A.U. et cet autre Etat membre; ou
 - vi) le transporteur aérien est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un Etat membre, en l'absence d'un accord bilatéral en matière de services aériens entre les E.A.U. et cet Etat membre, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour assurer le service proposé ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par les E.A.U.
2. dans le cas d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U.:
- i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire des E.A.U. et n'est pas titulaire d'une licence conformément au droit applicable des E.A.U.; ou
 - ii) les E.A.U. n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien; ou
 - iii) le transporteur aérien est détenu et contrôlé, par le biais d'une participation majoritaire, par des ressortissants d'un autre Etat que les E.A.U. et il peut être démontré que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans cet autre Etat, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, le transporteur aérien contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral en matière de services aériens entre le Luxembourg et cet autre Etat; ou
 - iv) le transporteur aérien est détenu et contrôlé, par le biais d'une participation majoritaire, par des ressortissants d'un autre Etat que les E.A.U., en l'absence d'un accord bilatéral en matière de services aériens entre le Luxembourg et cet autre Etat, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour assurer le service proposé ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par le Luxembourg.

En faisant valoir leurs droits au titre du présent paragraphe, sans préjudice de leurs droits visés au paragraphe c) 1.v) et vi) du présent Article, les E.A.U. ne font pas de discrimination fondée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de la Communauté;

- d) conformément au paragraphe (6) de l'Article 10 du présent Accord;
- e) si l'autre Partie contractante refuse de prendre les mesures appropriées pour améliorer la sécurité en vertu du paragraphe (2) de l'Article 10 du présent Accord; ou
- f) dès lors que l'autre Partie contractante refuse de se plier à une décision ou stipulation découlant de l'application de l'Article 19 du présent Accord.

2. A moins qu'une révocation, suspension ou imposition immédiate des conditions énumérées dans le paragraphe (1) du présent Article soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits ne seront exercés qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18.

3. En cas d'action d'une Partie contractante dans le cadre du présent Article, les droits de l'autre Partie contractante tels que stipulés dans l'Article 19 ne subissent pas de préjudice.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante doit autoriser, de manière réciproque, les Compagnies désignées des deux Parties contractantes à se concurrencer librement pour fournir les services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées au sein de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination et de comportements prédateurs ou anti-concurrentiels dans l'exercice des droits définis dans le présent Accord.

3. Il n'existe aucune restriction quant à la capacité, à la fréquence et/ou au(x) type(s) d'aéronefs exploités par les Compagnies désignées des deux Parties contractantes, quel que soit le type de service (transport de passagers, de fret, séparément ou en combinaison). Chaque Compagnie désignée peut déterminer la fréquence et la capacité proposée pour les Services convenus.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

5. Aucune des Parties contractantes n'impose aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

Article 6

Droits de douane et autres frais

1. Chacune des Parties contractantes exempte les Compagnies désignées par l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes directes ou indirectes, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux et/ou locaux sur les aéronefs, ainsi que sur leur équipement normal, le carburant, les huiles lubrifiantes, l'équipement d'entretien, les outils pour aéronef, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord (y compris, mais sans s'y limiter, la nourriture, les boissons, le tabac et les autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la Compagnie désignée assurant les Services convenus, ainsi que le stock de billets imprimés, les connaissances aériens, les uniformes du personnel, les ordinateurs et les imprimantes de tickets utilisés par la Compagnie désignée pour les réservations et la billetterie, tout document imprimé portant l'insigne de la Compagnie désignée et les documents publicitaires et promotionnels habituels distribués gratuitement par ladite Compagnie désignée.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe (1) dudit article, à savoir:

- a) introduits sur le Territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une Compagnie désignée par l'autre Partie contractante;
- b) conservés à bord des aéronefs d'une Compagnie désignée par une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du Territoire de l'autre Partie contractante et/ou consommés durant le vol au-dessus dudit Territoire;
- c) embarqués à bord des aéronefs d'une Compagnie désignée par une Partie contractante sur le Territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des Services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le Territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le Territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel, les fournitures et les provisions normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par la Compagnie désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le Territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. Dans ce cas, ils bénéficieront des exemptions visées au paragraphe (1) du présent Article et pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

4. Les exemptions accordées par le présent Article sont également disponibles dans des situations dans lesquelles les Compagnies désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes ont pris des arrangements avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes pour la location ou le transfert sur le Territoire de l'autre Partie contractante de l'équipement normal et des autres objets énumérés dans le paragraphe (1) du présent Article, sous réserve que l'autre Partie contractante ait accordé la ou les mêmes exemptions à cette ou ces autres compagnies aériennes.

5. Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné par les E.A.U., qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté européenne. En pareil cas, les E.A.U. auraient un droit analogue d'imposer, sur une base de réciprocité et sans discrimination, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances similaires sur le carburant fourni sur leur territoire.

Article 7

Application des lois et règlements nationaux

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son Territoire, ou à la sortie de son Territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, sans distinction quant à la nationalité, comme ils le sont à ses propres compagnies aériennes et sont respectés par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le Territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante quant à l'entrée ou le séjour sur son Territoire, ou à la sortie dudit Territoire de passagers, de bagages, d'équipage et de fret, transportés à bord des aéronefs, notamment les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la monnaie, à la santé et aux mesures sanitaires et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux lois et règlements postaux, doivent être respectés par ou au nom desdits passagers, bagages, équipages et fret lors de l'entrée ou du séjour sur le Territoire de la première Partie contractante, et lors de la sortie dudit Territoire.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment de la ou des Compagnies désignées par l'autre Partie contractante en application des lois et règlements prévus dans le présent Article.

4. Les passagers, bagages et le fret en transit direct sur le Territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones aéroportuaires réservées à cet égard doivent être soumis, tout au plus, à un contrôle simplifié, sauf pour ce qui a trait aux mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et le contrôle des stupéfiants. Lesdits bagages et fret seront exonérés des droits de douane, des taxes d'accise et autres taxes et redevances nationales et/ou locales similaires.

Article 8

Accords de coopération

1. La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les Services convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les Services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code ou les joint venture (fusions) avec:

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante; ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante; ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter des liaisons sur les routes et segments concernés, et respectent les exigences normalement appliquées à de tels accords.

2. Lorsqu'elles détiennent des services à vendre, en termes de partage de code, de réservation de capacité, de joint venture ou de toute autre forme de coopération, la ou les Compagnies désignées par les deux Parties contractantes expliqueront clairement à l'acheteur, sur le point de vente, la compagnie aérienne qui exploitera chaque secteur du service, et la ou les compagnies aériennes avec lesquelles l'acheteur noue une relation contractuelle.

3. La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante peuvent également proposer des services de partage de code entre deux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que lesdits services soient assurés par une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

Article 9

Certificats de navigabilité et d'aptitude

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés, ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les Services convenus, sous réserve que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés en application de et en conformité avec les normes minimales établies par la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son Territoire, les certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante autorisent une différence avec les normes établies par la Convention, que ladite différence ait été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou non, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante visés à l'Article 10, paragraphe (2), demander des consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'Article 18 en vue de s'assurer que la pratique en question est acceptable. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'Article 4, paragraphe (1) du présent Accord.

Article 10

Sécurité

1. A tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de 30 jours suivant la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. A défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de 15 jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4, paragraphe (1) du présent Accord pourra dès lors être appliqué.

3. Il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom d'une compagnie aérienne d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit Territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dans le présent Article, «inspection au sol»), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:

- a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention; ou
- b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention;

la Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) du présent Article est refusé par le représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) du présent Article existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) du présent Article est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

8. Lorsque le Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre, les droits des E.A.U. résultant des dispositions du présent accord en matière de sécurité s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre Etat membre et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

Article 11

Frais d'utilisation

1. Chaque Partie contractante met tout en œuvre pour s'assurer que les Frais d'utilisation imposés ou pouvant être imposés par ses autorités compétentes aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations de transport aérien sont justes et raisonnables. Lesdits frais sont basés sur des principes économiques sains et ne peuvent être supérieurs à ceux versés par d'autres compagnies aériennes pour de tels services.

2. Il est interdit aux Parties contractantes d'accorder une préférence, en matière de Frais d'utilisation, à ses propres compagnies aériennes ou à toute autre compagnie engagée dans des Services aériens internationaux, et d'imposer ou d'autoriser à imposer à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des Frais d'utilisation supérieurs à ceux imposés à sa ou ses propres Compagnies désignées pour l'exploitation de Services aériens internationaux analogues au moyen d'aéronefs similaires et d'installations et de services associés.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes et les Compagnies désignées utilisant les services et installations. Lesdits utilisateurs doivent être informés, dans un délai raisonnable et dans la mesure du possible, de tout projet de modification des Frais d'utilisation, et les informations et données de support pertinentes doivent leur être communiquées afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la révision des frais.

Article 12

Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile fait à Montréal le 23 septembre 1971*, signé à Montréal le 24 février 1988, et tout autre accord régissant la sûreté aérienne contraignant pour les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.
4. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties contractantes.
5. En outre, les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur Territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur Territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur Territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes.
6. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le Territoire, la sortie du Territoire ou le séjour sur le Territoire de cette autre Partie contractante.
7. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son Territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le Fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.
8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque pour la vie.
9. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef de l'autre Partie contractante soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son Territoire soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger la vie de ses passagers et de son équipage.
10. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, les Autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour appliquer le paragraphe (1) de l'Article 4 du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours, en vertu du paragraphe (1) dudit Article 4. Toute action engagée conformément audit paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions de cet Article en matière de sûreté.

Article 13

Activités commerciales

1. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le Territoire de l'autre Partie contractante aux fins de promotion de services de transport aérien et de vente de documents de transport, ainsi que pour d'autres produits et activités connexes nécessaires pour assurer le transport aérien.
2. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel et représentants nécessaires pour assurer des services aériens.
3. Les exigences en termes de représentants et de personnel visées au paragraphe 2 du présent Article peuvent, au gré de la Compagnie désignée, être satisfaites par son propre personnel de quelque nationalité qu'il soit ou en faisant appel aux services de toute autre compagnie aérienne, organisation ou compagnie exploitée sur le Territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le Territoire de l'autre Partie contractante. Les représentants et le personnel d'une Compagnie désignée sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. Conformément à ces dispositions légales et réglementaires, l'autre Partie contractante octroie, à titre de réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis de travail, visas ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel d'une Compagnie désignée.
4. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à procéder à la vente de services aériens sur le Territoire de l'autre Partie contractante, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. A cet égard, les Compagnies désignées ont le droit d'utiliser leurs propres documents de transport. La Compagnie désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre de tels services de transport, produits et activités connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.
5. Les Compagnies désignées d'une Partie contractante sont autorisées à régler les dépenses engagées sur le Territoire de l'autre Partie contractante dans la monnaie locale ou, sous réserve de conformité avec les règlements monétaires locaux, dans n'importe quelle monnaie librement convertible.

6. Conformément à la réglementation et à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation, chaque Partie contractante applique sur son territoire sa législation nationale y compris, dans le cas de Luxembourg, le droit de la Communauté européenne. Les transporteurs aériens d'une Partie contractante bénéficient d'un traitement équivalent par les fournisseurs de services informatisés de réservation opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante.

7. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante y compris, dans le cas de Luxembourg, le droit de la Communauté européenne, chaque compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale («auto-assistance») et, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque lesdits règlements et lois limitent ou entravent l'auto-assistance et en l'absence de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque compagnie désignée sera traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les Compagnies désignées et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les Territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les Compagnies désignées peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

9. Dans le cadre du transport aérien international, les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à offrir de services aux passagers sous leur propre nom, par le biais d'accords de coopération avec les transporteurs de surface disposant de l'autorisation adéquate pour fournir de tels services de transport de surface à destination ou en provenance de tout point situé sur les Territoires des Parties contractantes et au-delà. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par une compagnie aérienne sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les passagers ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports. Les transporteurs de surface sont libres de conclure les accords de coopération susmentionnés. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs, ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace ou de capacité.

10. Toutes les activités susmentionnées sont effectuées conformément aux lois et règlements applicables et en vigueur sur le Territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14

Transfert de fonds

1. Chaque Partie contractante accorde aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses gagné par de telles compagnies sur son Territoire dans le cadre de la vente de services de transport aérien, de la vente d'autres produits et services connexes, ainsi que de l'intérêt commercial découlant de tels revenus (y compris les intérêts perçus sur les dépôts en attente de transfert). De tels transferts sont effectués dans toute monnaie convertible, conformément à la législation applicable aux changes de la Partie contractante sur le Territoire de laquelle les revenus ont été générés. Un tel transfert est effectué sur la base des taux de change officiels ou, en l'absence d'un taux de change officiel, sur la base des cours constatés sur le marché des changes pour les paiements en cours.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions sur le transfert d'excédents des recettes sur les dépenses réalisés par les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière a le droit d'imposer des restrictions réciproques sur les Compagnies désignées de la première Partie contractante.

3. S'il existe un accord spécial entre les Parties contractantes en vue d'éviter la double imposition ou régissant le transfert de fonds entre les deux Parties contractantes, ledit accord prévaut.

Article 15

Approbation des calendriers

1. Les Compagnies désignées de chaque Partie contractantes soumettent à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante avant l'inauguration de ses services le calendrier des services prévus, en indiquant la fréquence, le type d'aéronef et la période de validité. Cette exigence s'applique de la même manière à toute modification du présent Accord.

2. Si une Compagnie désignée souhaite assurer des vols ad hoc supplémentaires à ceux couverts dans les calendriers approuvés, elle doit obtenir l'autorisation préalable des Autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée, qui doit examiner avec bienveillance une telle demande.

*Article 16***Tarifs douaniers**

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de Tarifs par chaque Compagnie désignée sur la base de ses considérations commerciales sur le marché. Aucune des Parties contractantes n'exige des Compagnies désignées de consulter d'autres compagnies aériennes à propos des tarifs qu'elles appliquent ou proposent d'appliquer.
2. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt préalable auprès de ses Autorités aéronautiques des prix que les Compagnies désignées des deux Parties contractantes doivent appliquer pour les services à destination ou provenance de son Territoire. Ce dépôt par ou au nom des Compagnies désignées ne peut être exigé plus de 30 jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, le dépôt peut être autorisé avec un préavis plus court que normalement requis. Si une Partie contractante autorise une compagnie aérienne à déposer un tarif avec un préavis court, ce tarif entre en vigueur à la date proposée pour le trafic en partance du territoire de ladite Partie contractante.
3. Sauf disposition contraire prévue dans le présent Article, aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix qu'une Compagnie désignée de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international.
4. Les interventions des Parties contractantes se limitent à:
 - a) la prévention des Tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui a ou est susceptible de ou destiné à avoir pour effet d'écraser un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire;
 - b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante; et
 - c) la protection des Compagnies désignées contre les prix artificiellement bas.
5. Si une Partie contractante estime qu'un prix qu'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (4) du présent Article, elle demande des consultations et notifie l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le prix précédemment existant demeure en vigueur.
6. Les tarifs pratiqués par le ou les transporteurs aériens désignés par les E.A.U. pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne.
7. Nonobstant les dispositions du paragraphe (6) du présent Article, le ou les transporteurs aériens désignés par les E.A.U. sont autorisés à répondre aux prix existants pratiqués par d'autres compagnies aériennes pour des transports entièrement effectués dans la Communauté européenne.

*Article 17***Echange d'informations**

1. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangent des informations aussi rapidement que possible concernant les autorisations en cours étendues à leurs Compagnies désignées respectives pour assurer les services à destination de, passant par ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante. Cela inclut les copies des certificats et autorisations actuels pour les services sur les itinéraires proposés, ainsi que les modifications ou les ordonnances d'exemption.
2. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autre des statistiques du trafic en provenance et à destination du territoire de cette autre Partie contractante pouvant être raisonnablement exigés.

*Article 18***Consultations**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord, et chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations relatives à la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.
2. Sous réserve des Articles 4, 10 et 12, de telles consultations, pouvant avoir lieu par correspondance ou par le biais de discussions, doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande, sauf accord contraire des Parties contractantes.

*Article 19***Règlement des différends**

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme à des fins de médiation.
3. Si les Parties contractantes refusent la médiation ou si elles ne parviennent à aucun règlement par voie de négociation, le différend doit, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois (3) arbitres nommés de la manière suivante:
 - a) dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande d'arbitrage, chacune des deux Parties contractantes doit nommer un arbitre. Un ressortissant d'un troisième Etat, agissant en qualité de Président du tribunal arbitral, doit être désigné comme troisième arbitre par les deux arbitres nommés dans un délai de 60 jours à compter de la nomination du deuxième arbitre;
 - b) si aucune nomination n'a été effectuée dans le délai imparti spécifié ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination nécessaire dans un délai de 30 jours. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président le plus ancien, qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties, procède à cette désignation. Dans ce cas, le ou les arbitres nommés par ledit Président ou Vice-président, le cas échéant, ne doit pas être ressortissant ou résident permanent des Etats qui sont parties au présent Accord.
4. Sauf mention prévue ci-après dans le présent Article ou accord contraire entre les Parties contractantes, le tribunal détermine le lieu où se déroule la procédure et les limites de sa juridiction conformément au présent Accord. Le tribunal doit établir sa propre procédure. Une conférence visant à déterminer les questions précises devant faire l'objet de l'arbitrage a lieu dans un délai maximal de 30 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.
5. Sauf accord contraire par les Parties contractantes ou prescription contraire du tribunal, chaque Partie contractante soumet un protocole dans un délai de 45 jours après la fin de la constitution du tribunal. Les réponses sont dues 60 jours après. Le tribunal procède à une audience, à la demande de l'une des Parties contractantes ou de sa propre initiative, dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle les réponses sont dues.
6. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les 30 jours qui suivent la soumission des réponses. La décision est prise à la majorité des voix.
7. Les Parties contractantes peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de 15 jours suivant son prononcé, toute explication est donnée dans un délai de quinze 15 jours suivant cette demande.
8. Les Parties contractantes se conforment à toute stipulation, tout jugement provisoire ou toute décision finale du tribunal.
9. Conformément à la décision finale du tribunal, les Parties contractantes assumeront les frais liés à leur propre arbitrage, ainsi qu'une part égale des autres coûts du tribunal, notamment toute dépense encourue par le Président ou le Vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre de la mise en œuvre des procédures visées au paragraphe 3 (b) du présent Article.
10. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du paragraphe (8) du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

Article 20

Modification de l'Accord

1. En vertu des dispositions du paragraphe (2) du présent Article, si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, ladite modification doit faire l'objet d'un accord commun, conformément aux dispositions de l'Article 17, doit être effectuée par le biais d'un Echange de Notes diplomatiques et entrera en vigueur à une date déterminée par les Parties contractantes, qui suppose l'achèvement du processus de ratification interne pertinent de chaque Partie contractante.
2. Toute modification de l'Annexe du présent Accord peut être convenue directement entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. De telles modifications entrent en vigueur à compter de la date à laquelle elles ont été convenues.
3. Le présent Accord est, sous réserve des changements nécessaires, réputé amendé par les dispositions de toute convention internationale ou tout accord multilatéral contraignant pour les Parties contractantes.

Article 21

Inscription

Le présent Accord et tout amendement y afférent, à l'exception des amendements apportés à l'Annexe, sera soumis pour inscription à l'Organisation de l'aviation civile internationale par les Parties contractantes.

Article 22

Résiliation

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à

l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord avant l'expiration de cette période.

2. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification écrite par le biais d'échange de notes diplomatiques confirmant que les Parties contractantes ont accompli toutes les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord fait en deux exemplaires en langue française, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi et chaque Partie conserve un original dans chaque langue à des fins de mise en œuvre. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

FAIT à Abu Dhabi, le 20 novembre 2011.

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
des Emirats arabes unis*
(signature)

ANNEXE 1

Tableau des routes

Section 1: Routes à exploiter par la ou les Compagnies désignées des Emirats arabes unis

<i>de</i>	<i>points intermédiaires</i>	<i>vers</i>	<i>points au-delà</i>
Tout point aux E.A.U.	Tout point	Luxembourg	Tout point

Section 2: Routes à exploiter par la ou les Compagnies désignées de Luxembourg

<i>de</i>	<i>points intermédiaires</i>	<i>vers</i>	<i>points au-delà</i>
Luxembourg	Tout point	Tout point aux E.A.U.	Tout point

Exploitation des Services convenus

1. La ou les Compagnies désignées des deux Parties contractantes peuvent, sur tout vol et à leur discrétion, assurer leurs services dans l'une et/ou l'autre direction; desservir des points intermédiaires et au-delà situés sur les routes, dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre; omettre de faire escale à l'un ou tous les points intermédiaires ou au-delà; mettre fin à leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante et/ou à n'importe quel point au-delà de ce territoire; desservir des points situés sur le territoire de chaque Partie contractante, dans n'importe quelle combinaison; transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs en tout point de la route; combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef; et exploiter des aéronefs lui appartenant ou affrétés.

2. La ou les Compagnies désignées des deux Parties contractantes sont habilitées à exercer, dans n'importe quel type de service (transport de passagers, de fret, séparément ou en combinaison), des droits complets de trafic de cinquième liberté en provenance de/à destination de n'importe quel point intermédiaire ou au-delà sans restriction aucune.

ANNEXE 2

Liste des autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord

- (a) La République d'Islande (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (b) La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (c) Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- (d) La Confédération suisse (dans le cadre de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

*

ACCORD
entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement
de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise, dénommés ci-après «les Parties contractantes»;

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

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

SONT CONVENU des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:

- a) le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;
- b) l'expression «autorités aéronautiques» désigne, pour le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'aviation civile, et pour la République gabonaise, le Ministre en charge de l'Aviation Civile ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues;
- c) l'expression «transporteur aérien désigné» désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord;
- d) le terme «territoire» a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;
- e) les expressions «service aérien», «service aérien international», «transporteur aérien» et «escale non commerciale» ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;
- f) l'expression «routes spécifiées» désigne les routes figurant au tableau des routes;
- g) l'expression «services agréés» désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées;
- h) le terme «tarif» désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier;
- i) l'expression «redevances d'usage» désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;
- j) l'expression «capacité» signifie pour un aéronef la charge marchande disponible sur une route ou une section de route; pour un service agréé, la capacité de l'aéronef utilisé dans un tel service, multipliée par les fréquences assurées par ledit aéronef pendant une période donnée sur une route ou section de route;
- k) l'expression «assistance au sol», n'est pas seulement limitée à l'assistance pour les passagers, les marchandises et bagages mais inclut aussi la fourniture du catering;
- l) le terme «rupture de charge» signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- m) le terme «accord» désigne le présent Accord, ses Annexes qui en sont partie intégrante et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante:
 - a) le droit de survoler son territoire sans atterrir;
 - b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur ladite route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés sur ladite route spécifiée afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Grand-Duché de Luxembourg:
 - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg au sens du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités Aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.
- b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise:
 - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République gabonaise et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise; et
 - ii. que la République gabonaise exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats;
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention; et
- d) que les normes énoncées aux Articles 8 et 18 soient appliquées et mises en œuvre.

3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Grand-Duché de Luxembourg:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg au sens du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les Autorités Aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation; ou

- iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants;
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République gabonaise ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise; ou
 - ii. la République gabonaise n'exerce pas ou ne maintienne pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; ou
 - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats;
 - c) le transporteur aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits;
 - d) dans tous les cas, les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.
2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir des capacités et des tarifs appropriés entre le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 7

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes instituées en application de la Convention.
2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 8

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé «inspection au sol» dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, en application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République gabonaise au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 9

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'utilisateurs. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 10

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.
2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus:
 - a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord;
 - b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
 - c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord;
 - d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.
3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
5. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Grand-Duché de Luxembourg d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République gabonaise qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et un autre point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou d'un autre état membre de l'Union européenne.

Article 11

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens conformément à la législation en vigueur sur le territoire de l'autre partie contractante.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.
4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords:

- a) disposent des autorisations adéquates et;
- b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords,
 - tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location,
 - i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties; et
 - ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

Article 12

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 13

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus.

2. Les tarifs sont soumis aux autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

3. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent, sans préjuger de l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord, demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

5. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le ou les transporteurs aériens désignés concernés jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

Article 15

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués pour chaque saison (été/hiver), trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, la fréquence, le type d'aéronefs, la configuration et la capacité. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être modifié, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 16

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 17

Statistiques

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'échangent, à la demande, les statistiques, en vue de permettre la révision des capacités fournies sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées. Ces demandes comprennent toutes les informations qui concourent à la détermination du volume de trafic transporté, des origines et des destinations de ce trafic.

Article 18

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

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

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 19

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultation émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie Contractante.

Article 20

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un

arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Article 21

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions de l'accord multilatéral prévaudront.

Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour en tenir compte.

Article 22

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord relatif au transport aérien signé à Bruxelles le 27 juillet 1971 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République gabonaise.

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Luxembourg, le 26 novembre 2012, en deux originaux, chacun en langue française.

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
de la République gabonaise*
(signature)

ANNEXE

Tableau de routes

Les compagnies aériennes désignées du Grand-Duché de Luxembourg sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit:

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Gabon</i>	<i>Points au-delà</i>
Luxembourg	Tous points	<ul style="list-style-type: none"> • Libreville • Port-Gentil 	Tous points

Les compagnies aériennes désignées de la République Gabonaise sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit:

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Grand-Duché de Luxembourg</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points au Gabon	Tous points	Luxembourg	Tous points

*

AGREEMENT

**between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg
and the Government of the Republic of Tajikistan on air services**

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg

and

The Government of the Republic of Tajikistan

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, the term:

- (a) the "aeronautical authorities" means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case the Republic of Tajikistan Ministry of transport or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) "the Agreement" means this Agreement, its Annex, and many amendments thereto;
- (d) the "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

*Article 2***Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up a discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3***Designation and Authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such destinations.
2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

*Article 4***Revocation and Limitation of Authorization**

1. The aeronautical authorities of the Republic of Tajikistan shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
 - (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
 - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Republic of Tajikistan; or
 - (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.
2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Tajikistan, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
 - (a) it is not established in the territory of the Republic of Tajikistan and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Tajikistan; or
 - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Tajikistan; or
 - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Republic of Tajikistan; or
 - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
 - (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

*Article 5***Application of Laws and Regulations**

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

Article 6

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft and their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party may, while within the territory of the state of the other Contracting Party, be subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party, in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspections, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by a Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Making of Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

Capacity

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 14 of this Agreement.

*Article 10***Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of predatory or discriminatory prices or practises;
 - b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.
4. Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party (or any airline of a third country) to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term "meet" means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type; or such price through a combination of prices.
5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Tajikistan for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

*Article 11***Airline Representatives**

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

*Article 12***Commercial Opportunities and Transfer of Funds**

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.
2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

*Article 13***Cooperative Arrangements**

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airline or airlines of a third country;

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

*Article 14***Intermodal Cargo Transport**

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

*Article 15***User Charges**

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

*Article 16***Fuel Taxation**

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Tajikistan that operates between Luxembourg and a point of another European Union Member State.

*Article 17***Statistics**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

*Article 18***Consultation**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.
2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

*Article 19***Settlement of Disputes**

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

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

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

Article 20

Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

Article 21

Multilateral Convention

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 22

Termination

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

Article 23

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement in duplicate at Luxembourg, on this 9th day of June, 2011, in the English and Tajik languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Government of the
Grand Duchy of Luxembourg*
(signature)

*For the Government of the
Republic of Tajikistan*
(signature)

ROUTE ANNEX

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg, in both directions:

Luxembourg – Intermediate points – Points in Tajikistan – Points beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Tajikistan in both directions:

Points in Tajikistan – Intermediate points – Luxembourg – Points beyond

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5th freedom traffic rights.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin or terminate in the Contracting Party designating the airline or airlines.

*

ACCORD

**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
et le Gouvernement de la République du Congo relatif au transport aérien**

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

et

Le Gouvernement de la République du Congo,

ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes;

ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs;
désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article 1

Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire:

- (a) l'expression «Autorités aéronautiques» signifie: en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile; en ce qui concerne la République du Congo, le Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande; ou, dans tous les cas, toute Autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités;
- (b) les «services convenus» désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison;
- (c) l'«Accord» désigne le présent Accord, son Annexe et de nombreux amendements y relatifs;
- (d) la «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;
- (e) l'expression «compagnie désignée» signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;
- (f) les «tarifs» signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;
- (g) les termes «services aériens», «service aérien international», «compagnie aérienne» et «escale non commerciale» ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention;
- (h) le mot «territoire» s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention;
- (i) le terme «rupture de charge» signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- (j) les termes «équipement de bord, équipement de sol, provisions de bord, pièces de rechange» ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention;

- (k) le terme «droit d'utilisation ou d'usage» désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les Autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;
- (l) les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne.

Article 2

Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante:

- (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.

Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à une compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles destinations.

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne désignée peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

Article 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les Autorités aéronautiques de la République du Congo ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que:

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne; ou
- (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels Etats; ou
- (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Congo; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Les Autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République du Congo, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que:

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République du Congo ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les Autorités de la République du Congo; ou
- (b) les Autorités de la République du Congo n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne; ou

- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République du Congo; ou
- (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. A moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

Article 5

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6

Sécurité de l'aviation

1. A tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'installations et de services aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.
2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 du présent Article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. A défaut de prendre les mesures appropriées dans le délai convenu, l'Article 4 du présent Accord (Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.
3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, «inspection au sol») à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:
 - a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention; ou
 - b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention;

la Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par un représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.
6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

Article 7

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signée à Montréal le 24 février 1988 ou la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 ou toute autre Convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les deux Parties contractantes sont parties.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.
4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.
6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur le territoire de l'Etat respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

Article 8

Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à

l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies aériennes désignées.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir:

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante;
- (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des Autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

Article 9

Principes régissant l'exploitation des services et capacité

1. La ou les Compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord, conformément aux principes régissant la Convention de Chicago.

3. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions sur la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 14 du présent Accord.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une compagnie aérienne sera assuré conformément au principe général tel que stipulé dans le paragraphe 1 du présent Article.

5. La ou les Compagnies aériennes désignées soumettront pour approbation au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites Autorités.

Article 10

Tarifs

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de prix de transport aérien par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes se limitent à:

- a) la prévention des tarifs ou pratiques abusifs ou discriminatoires;
- b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante; et
- c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions gouvernementales directes ou indirectes.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification de ou le dépôt auprès de ses Autorités aéronautiques des prix que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante doivent appliquer pour les services à destination

ou en provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies désignées des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de soixante (60) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.

3. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre des mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix proposé à la charge ou facturé par (a) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou par une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ou (b) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intra-ligne.

Si une Partie contractante estime qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (a) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande et les parties doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. Sans accord mutuel, ce prix demeure en vigueur.

4. Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme «satisfaisant» signifie le droit d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de la République du Congo pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

Article 11

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Toutefois, pendant une période de cinq (5) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, pour renforcer l'expertise nationale sur les plans opérationnel et technique et soutenir l'emploi des ressortissants congolais par les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg, les besoins en personnel des compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg sur le territoire de la République du Congo, en cas de besoin, seront assurés en priorité par des ressortissants congolais.

4. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

Article 12

Opportunités commerciales et transfert de fonds

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagné par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux compagnies de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 13

Accords de coopération

La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec:

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés.

Article 14

Transport de fret intermodal

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports.

Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

Article 15

Frais d'utilisation ou d'usage

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

Article 16

Fiscalité sur les carburants

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par la République du Congo, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Article 17

Statistiques

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés en vue de réexaminer la capacité proposée pour l'exploitation des services convenus.

Article 18

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

Article 19

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième Etat et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 2. du présent Article.

Article 20

Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les Autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les Autorités aéronautiques.

Article 21

Convention multilatérale

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

Article 22

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

Article 23

Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie contractante a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Luxembourg, le 24 juin 2013 en langue française.

*Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg*
(signature)

*Pour le Gouvernement
de la République du Congo*
(signature)

ANNEXE

Tableau des routes

- 1) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg, dans les deux directions:
Points au Luxembourg – Points intermédiaires – Points en République du Congo – Points au-delà
 - 2) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la République du Congo, dans les deux directions:
Points en République du Congo – Points intermédiaires – Points au Luxembourg – Points au-delà
 1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
 2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
 3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.
-