



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7740

Projet de loi portant approbation :

1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;

2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

Date de dépôt : 30-12-2020

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-04-2021

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
30-12-2020	Déposé	7740/00	<u>6</u>
19-03-2021	Avis de la Chambre de Commerce (12.3.2021)	7740/01	<u>39</u>
02-04-2021	Avis du Conseil d'État (2.4.2021)	7740/02	<u>42</u>
01-06-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7740/03	<u>47</u>
10-06-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°60 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7740	<u>55</u>
15-06-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (15-06-2021) Evacué par dispense du second vote (15-06-2021)	7740/04	<u>57</u>
20-05-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 15 ) de la reunion du 20 mai 2021	15	<u>60</u>
06-05-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 14 ) de la reunion du 6 mai 2021	14	<u>73</u>
10-06-2021	Ajout d'une fiche d'analyse de l'impact environnemental à tout projet de loi	Document écrit de dépôt	<u>82</u>
01-07-2021	Publié au Mémorial A n°493 en page 1	7740	<u>84</u>

# Résumé

N° 7740

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

---

---

## PROJET DE LOI

**portant approbation :**

**1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**

**2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019**

## RESUME

Le projet de loi porte approbation des deux accords aériens bilatéraux signés en 2019, l'un avec le Chili et l'autre avec le Rwanda.

Ces accords s'inscrivent dans le contexte de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens. Cette politique a pour objectif de mettre en place un cadre, constitué d'un réseau d'accords bilatéraux, permettant d'assurer l'avenir des compagnies aériennes luxembourgeoises, en leur procurant un maximum de droits de trafic, ainsi que celui de l'aéroport de Luxembourg comme plaque tournante internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Sur le fond, les deux accords sont largement identiques et contiennent les dispositions que l'on retrouve traditionnellement dans des accords de ce type, à savoir les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore celles relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants :

les définitions arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services comme p. ex. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;

la désignation des compagnies aériennes respectives pouvant bénéficier des droits octroyés par l'accord : 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 la compagnie aérienne exploitant un service aux termes de l'accord 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 taxes imposées aux avions utilisés, y compris les droits et taxes appliquées aux équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;

les principes déterminant la capacité de transport de biens fournie par chaque compagnie aérienne désignée. La capacité doit être telle qu'elle lui permet, à un taux de remplissage raisonnable, de fournir les services convenus en tenant pleinement compte des exigences de l'exploitation de lignes aériennes directes ;

la procédure d'établissement des tarifs ;

l'application des lois et règlements internes des deux parties contractantes. Les lois, réglementations et procédures d'une partie contractante relatives à l'admission, au séjour ou au départ de son territoire des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs doivent être respectées par le ou les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'entrée, au départ et pendant le séjour sur ledit territoire ;

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 ;

et l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

7740/00

**N° 7740****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

\* \* \*

(Dépôt: le 30.12.2020)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (19.12.2020).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
5) Fiche financière .....	9
6) Texte des accords .....	10

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons :

*Article unique.* Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

Château de Berg, le 19 décembre 2020

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019.

**Art. 2.** Est approuvé l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation des deux accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Chili et le Rwanda en 2019.

Ces accords s'inscrivent dans le contexte de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens. Cette politique a pour objectif de mettre en place un cadre, constitué d'un réseau d'accords bilatéraux, permettant d'assurer l'avenir des compagnies aériennes luxembourgeoises, en leur procurant un maximum de droits de trafic, ainsi que celui de l'aéroport de Luxembourg comme plaque tournante internationale pour le trafic de passagers et de fret.

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

L'existence d'accords aériens bilatéraux constitue, aujourd'hui comme par le passé, un préalable à l'ouverture de liaisons aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partie contractante. Ces accords constituent la base juridique indispensable pour être en mesure de proposer des services aériens dits « réguliers » (par rapport aux vols charter pouvant s'effectuer sur base de permis spéciaux délivrés par les autorités aéronautiques). Ils permettent aux autorités aéronautiques respectives de réagir rapidement si un ou plusieurs transporteurs aériens de part et d'autre soumettent une demande d'exploitation de services aériens.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient à l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique. Ainsi, tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent également des clauses qui sont exigées par le droit communautaire. Ces dernières portent sur :

- La désignation, qui est l'interdiction pour un pays tiers de rejeter, de retirer ou de suspendre les permis ou les autorisations d'un transporteur aérien qui a été désigné par un État membre, mais dont la propriété et le contrôle effectif n'appartiennent pas pour l'essentiel à cet État membre ou à ses ressortissants ;
- La révocation, selon laquelle chaque Etat membre concerné peut, sous certaines conditions, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou permis d'un transporteur aérien désigné par un État membre de l'autre Partie ;
- Et le contrôle.

Les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont en partie été rédigés sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), en tenant compte des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les Etats avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI.

Sur le fond, les deux accords sont largement identiques et contiennent les dispositions que l'on retrouve traditionnellement dans des accords de ce type, à savoir les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore celles relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. A côté des dispositions reprises du modèle d'accord établi par l'OACI, lesquelles sont largement acceptées par la communauté internationale de l'aviation civile, les accords faisant l'objet du présent projet de loi

contiennent également des articles dont les formulations ont été adaptées pour répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs, notamment des précisions quant aux clauses européennes susmentionnées.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants :

- Les définitions arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- L'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services comme p.ex. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- La désignation des compagnies aériennes respectives pouvant bénéficier des droits octroyés par l'accord : 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 la compagnie aérienne exploitant un service aux termes de l'accord 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 taxes imposées aux avions utilisés, y compris les droits et taxes appliquées aux équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- Les principes déterminant la capacité de transport de biens fournie par chaque compagnie aérienne désignée. La capacité doit être telle qu'elle lui permette, à un taux de remplissage raisonnable, de fournir les services convenus en tenant pleinement compte des exigences de l'exploitation de lignes aériennes directes ;
- La procédure d'établissement des tarifs ;
- L'application des lois et règlements internes des deux parties contractantes. Les lois, réglementations et procédures d'une partie contractante relatives à l'admission, au séjour ou au départ de son territoire des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs doivent être respectées par le ou les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'entrée, au départ et pendant le séjour sur ledit territoire ;
- 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 ;
- Et l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

Les accords contiennent par ailleurs des dispositions relatives à la production de statistiques sur le trafic aérien et à la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Ils décrivent la procédure d'entrée en vigueur et peuvent être amendés ou dénoncés à la demande d'une partie contractante.

Chaque accord comporte une annexe qui définit le tableau des routes aériennes 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 la ou les compagnies aériennes intéressées.

Conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers, la Commission européenne a été dûment informée de l'ouverture des négociations avec le Chili et le Rwanda. La Commission européenne a également été informée du résultat des négociations et elle a reçu une copie de la version paraphée des deux accords. Dans la mesure où les clauses standard de l'Union européenne figurent dans ces deux accords, et que la Commission européenne n'a pas notifié une quelconque non-conformité des dispositions desdits accords avec la législation européenne en vigueur.

de 15 jours (article 1,4 du Règlement (CE) N° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004), « l'acceptation » de la Commission européenne en est déduite.

\*

## CONSIDERATIONS PARTICULIERES

### Chili

L'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé au niveau ministériel en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 26 septembre 2019, a pour but de développer davantage les relations économiques bilatérales. Il permet d'établir des services aériens entre les deux territoires respectifs et au-delà (« droits de 5e liberté »). L'accord est très libéral dans le sens qu'il permet à Cargolux, l'opérateur désigné, de débarquer et d'embarquer au Chili, du fret en provenance ou à destination d'un Etat tiers, sans devoir repasser par le territoire de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne, donc le Luxembourg. Il présente ainsi d'intéressantes opportunités pour desservir le marché d'Amérique du Sud. Les parties ont d'ailleurs convenu qu'il n'était pas nécessaire d'inclure d'article concernant les conditions relatives à la capacité de transport de biens des opérateurs.

Après le Brésil, le Chili est le deuxième partenaire économique du Luxembourg en Amérique du Sud. Les échanges avec le Chili sont constitués principalement de services (90%), et pour la plus grande partie de services financiers (80%). Au niveau du commerce bilatéral, les principaux produits d'exportation sont les matières plastiques, les métaux communs et les machines. L'industrie luxembourgeoise sur place (Dupont de Nemours, Paul Wurth, ArcelorMittal) bénéficie du fait que le Chili, qui a conclu 28 accords de libre-échange qui le lient à plus de 60 pays, est l'une des économies les plus dynamiques et les plus ouvertes de l'Amérique latine.

Cargolux a commencé ses opérations vers le Chili en 1998 et desservait Santiago sur une base régulière jusqu'en 2010. Aujourd'hui, Cargolux assure chaque année un certain nombre de vols charter entre Santiago et la Chine, notamment durant la saison des cerises dans l'hémisphère sud, entre octobre et février. Cargolux explore régulièrement la possibilité d'exploiter à nouveau des vols réguliers vers le Chili. Ce nouvel accord aérien pourrait faciliter ces vols.

### Rwanda

L'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », également négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé à Luxembourg le 26 novembre 2019, s'inscrit dans la stratégie du Luxembourg de renforcer et de dynamiser davantage les relations économiques du Luxembourg avec le Rwanda.

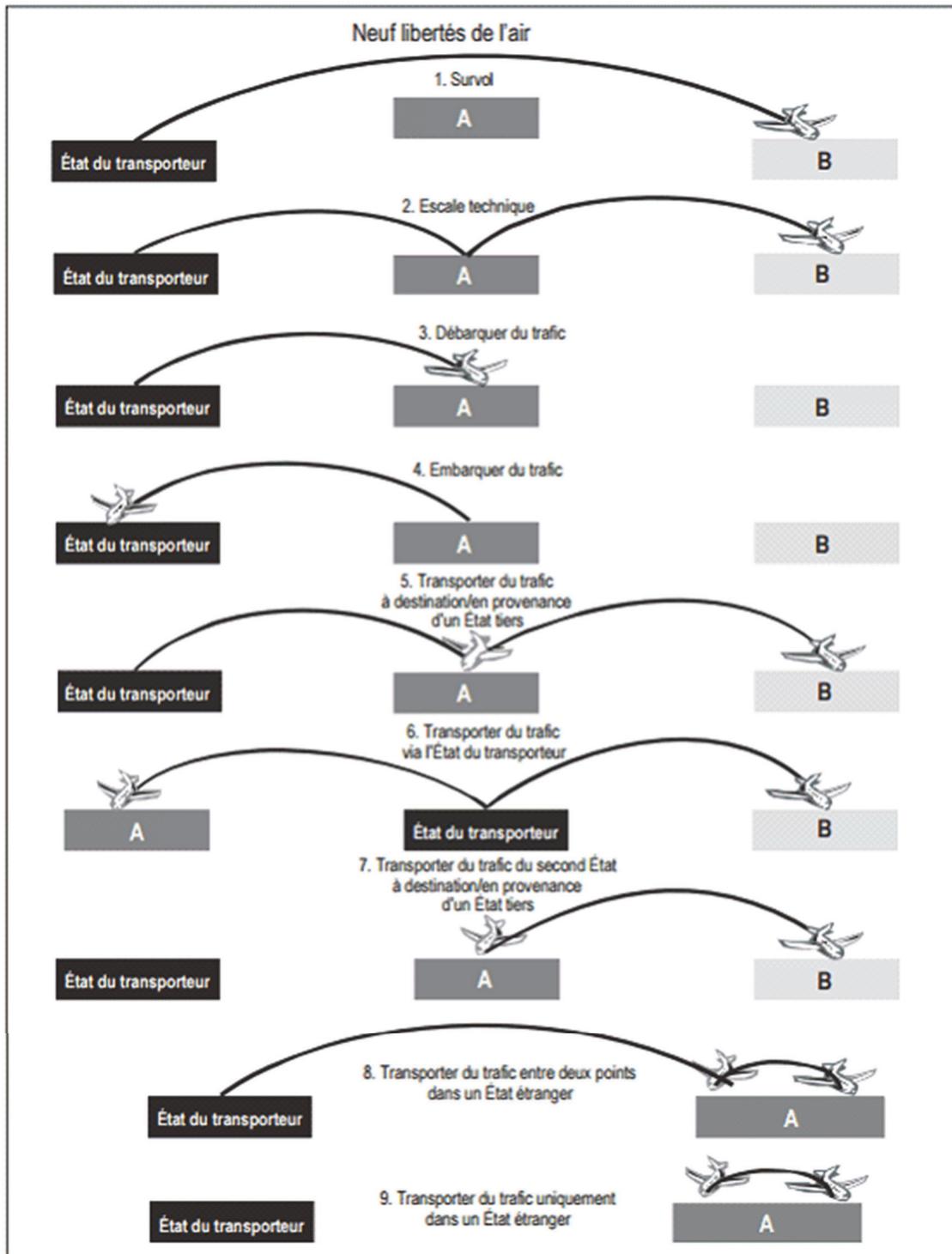
En effet, d'après une étude du service des relations internationales de la Chambre de commerce, le Rwanda fait partie des cinq premiers pays d'Afrique subsaharienne visés par le secteur privé luxembourgeois. Au vu du potentiel de renforcement des relations bilatérales, en particulier dans le domaine économique et financier, la Chambre de commerce du Luxembourg a organisé une première mission économique à Kigali au mois de juin 2019, comptant une quinzaine d'entreprises luxembourgeoises émanant principalement des secteurs des technologies de l'information et de la communication, des infrastructures et des écotechnologies. Jouissant d'une réputation qui place le Rwanda parmi les pays les moins corrompus et les plus sûrs d'Afrique, le gouvernement conduit un programme de réformes visant à transformer le pays en pôle d'échanges commerciaux et de services.

L'accord permettra à Cargolux de desservir le marché rwandais (par exemple pour l'exportation de fleurs) sans limitation quant au nombre de vols entre le Luxembourg et le Rwanda, dès que des opportunités de marché se présenteront. Il permettra également de diversifier les routes aériennes de Cargolux en Afrique de l'Est.

Tableau 1: Libertés de l'air (Source: Manuel de la réglementation du transport aérien international (2004))

Première liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir
Deuxième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales
Troisième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité
Quatrième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité
Cinquième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers
Sixième liberté	Droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États
Septième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque, sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire
Huitième liberté	Droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la « septième liberté de l'air ») à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège, cabotage consécutif
Neuvième liberté	Droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État, cabotage « autonome »

Figure 1 : Neuf libertés de l'air (Source: Manuel de la réglementation du transport aérien international (2004))



\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Mesures législatives et réglementaires

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi portant approbation :</b> 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ; 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019
<b>Auteur:</b>	<b>Annabelle Dullin</b>
<b>Tél. :</b>	<b>247-88350</b>
<b>Courriel:</b>	<b>annabelle.dullin@mac.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Le présent projet de loi se propose d'approuver deux accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Chili et le Rwanda en 2019, dans le cadre de la procédure de ratification desdits accords par la Chambre des députés.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Date:</b>	<b>11 décembre 2020</b>

#### Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non <sup>1</sup>  
Si oui, laquelle/lesquelles: Cargolux  
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
  - Entreprises/Professions libérales: Oui  Non
  - Citoyens: Oui  Non
  - Administrations: Oui  Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui  Non   
Remarques/Observations:
- Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non   
Remarques/Observations:

1 Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

2 N.a.: non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui  Non  N.a.
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui  Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

**Egalité des chances**

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi: n.a.
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière:

**Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

\*

**FICHE FINANCIERE**

(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat).

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

\*

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

## TEXTE DES ACCORDS

### ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI RELATIF A DES SERVICES AÉRIENS

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République du Chili*

*ci-après dénommés* individuellement « la Partie contractante » et collectivement « 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) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République du Chili, le Conseil de l'aéronautique civile ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord et tout amendement y relatif ;
- (d) la « 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 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) les « Ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg » désignent, dans le cadre du présent Accord, les ressortissants des États de l'Union européenne ;

- (j) les « Compagnies aériennes du Grand-Duché de Luxembourg » signifient, dans le cadre du présent Accord, les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg.

*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 atterrir ;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- (c) faire des escales sur son territoire, dans le cadre du trafic aérien international en provenance ou à destination de l'autre Partie contractante, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) ;
- (d) faire des escales sur son territoire, dans le cadre du trafic aérien international en provenance ou à destination de pays tiers, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison), mais aussi embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans des pays tiers, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers son propre territoire ; et
- (e) embarquer et débarquer, en tout point situé sur le territoire de pays tiers, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans inclure tout point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne.

2. Lors de l'exploitation d'un service convenu, chaque compagnie désignée peut sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

- a. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b. combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- c. desservir les points intermédiaires et au-delà, ainsi que des points sur le territoire des Parties contractantes sur les routes dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
- d. omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- e. transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point situé sur les routes ;
- f. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- g. faire des escales en tout point situé dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- h. faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- i. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

sans limitation concernant les routes, les fréquences et l'équipement de vol, lequel peut lui appartenir, être loué ou affrété.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la compagnie désignée de l'une des Parties contractantes 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 location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

*Article 3*

***Désignation et autorisation***

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

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, 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 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 9 du présent Accord.

#### *Article 4*

##### ***Révocation et limitation de l'autorisation***

1. Les autorités aéronautiques de la République du Chili 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 valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou
- (b) l'État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assume aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, 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 États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Chili ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord ; ou
- (f) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, et la République du Chili considère que, en exerçant ses droits de trafic en vertu du présent Accord, la compagnie aérienne contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre la République du Chili et cet autre État ; ou
- (g) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, et il n'existe aucun accord bilatéral en matière de services aériens entre la République du Chili et cet État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

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 Chili, 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 Chili et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République du Chili ; ou
- (b) les autorités de la République du Chili n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas dotée de la personnalité morale et n'a pas son siège sur le territoire de la République du Chili ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou 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. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susvisés, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 17 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, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, 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 lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.

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 uniquement à un contrôle 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. À 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 trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas 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 l'autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. À défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4 du présent Accord pourra dès lors être appliqué.

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes 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 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 sont 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 la ou les compagnies aériennes 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 ou technique d'une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite 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 mesure cesse d'exister.

8. 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. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

9. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats mentionnés dans le paragraphe 8 du présent Article, délivrés par les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou compagnie désignée, ou pour ce qui est d'un aéronef assurant les services convenus, autorisent une différence et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les Autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations en vertu de l'Article 17 du présent Accord 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 du présent Accord.

#### *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, le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que tout autre accord régissant la sûreté de l'aviation civile et contraignant pour les deux Parties contractantes.

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 conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques 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 ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur siège ou leur résidence permanente sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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 et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du 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 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.

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 rapidement et en toute sécurité.

6. Si une Partie contractante a des problèmes concernant les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation du présent Article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8*

##### ***Droits de douane et autres frais***

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies 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.

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 de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées par 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 utilisés par la ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation 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*

##### *Tarifs*

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de tarifs pour les services 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 ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des prix que les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante souhaitent appliquer pour les services à destination ou provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies aériennes des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de trente (30) 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 des services aériens internationaux 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 des services aériens internationaux 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 tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 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 entre ou demeure en vigueur.

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

*Article 10*

***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 leurs représentants et leur 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 leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise 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. 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 dans les plus brefs délais, 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 11*

***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 et, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits 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 de tels 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 gagnées par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

*Article 12*

***Clause de concurrence loyale***

1. Chaque Partie contractante offre à la ou aux compagnies désignées des deux Parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante adopte toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale ayant un effet nuisible sur la compétitivité de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

3. Aucune Partie contractante ne peut autoriser sa ou ses compagnies désignées, que ce soit conjointement avec toute autre compagnie aérienne ou séparément, à abuser de sa position dominante d'une manière qui a, est susceptible de ou destinées à avoir pour effet d'affaiblir considérablement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

*Article 13****Accords de coopération***

Les compagnies désignées de chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus 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, et qu'ils s'assurent d'expliquer clairement à l'acheteur, sur le point de vente, la compagnie aérienne qui exploite chaque secteur du service, ainsi que la ou les compagnies aériennes avec lesquelles l'acheteur noue une relation contractuelle.

*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 sont en 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 par 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***

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****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 17****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 se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.
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 18****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'efforcent 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 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 pas 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'Organisation de l'Aviation Civile Internationale 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 État 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 19****Modification de l'Accord***

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.

*Article 20****Convention multilatérale***

Le présent Accord sera modifié de façon à le rendre conforme à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

*Article 21*

***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'OACI. L'Accord prend 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 22*

***Enregistrement***

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'OACI.

*Article 23*

***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 New York, le 26 septembre 2019, en langues française, espagnole et anglaise.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*  
Jean ASSELBORN  
*Ministre des Affaires étrangères  
et européennes*

*Pour le Gouvernement de la  
République du Chili*  
Teodoro RIBERA NEUMANN  
*Ministre des Affaires étrangères*

\*

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND THE GOVERN-  
MENT OF THE REPUBLIC OF RWANDA ON AIR  
SERVICES**

*The Government of the Grand Duchy of Luxembourg*

and

*the Government of the Republic of Rwanda*

*Hereinafter referred* individually as “the Contracting Party” and collectively as “the Contracting Parties”;

*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 Rwanda, the ministry in charge of civil aviation 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 any 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;
- (i) “Nationals of the Grand Duchy of Luxembourg” shall be understood in this Agreement as referring to nationals of European Union States;
- (j) “Airlines of the Grand Duchy of Luxembourg” shall be understood in this Agreement as referring to airlines designated by the Grand Duchy of Luxembourg.

*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 and 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***

4. The aeronautical authorities of the Republic of Rwanda 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 Rwanda; or
  - (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement;

5. 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 Rwanda, 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 Rwanda and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Rwanda; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Rwanda; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Republic of Rwanda; 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.

6. 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 18 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*

#### ***Aviation Safety***

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or 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 safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at the 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 standards, and the other Contracting Party shall take appro-

appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by 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 authorized 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 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 purposes of Article 33 of the 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 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 airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred 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 or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for 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. 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 or by any other State.

9. If the privileges or condition of the licences or certificates referred to in paragraph 8 of this Article, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference has been filed with the International Civil Organization, the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

#### *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 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security and binding upon 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;
- (d) 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 18 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 the provisions of paragraphs 1,2 and 3 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Rwanda 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*

##### *Fair Competition Clause*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity to the designated airline(s) of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall adopt all the appropriate measures within its jurisdiction to eliminate all form of discrimination or unfair competition practices with an adverse effect on the competitive position of the designated airline(s) of the other Party.

3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline(s), neither in conjunction with any other airline(s) or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

#### *Article 14*

##### ***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
- d) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- e) an airlines or airlines of a third country;

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

#### *Article 15*

##### ***Intermodal 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 16*

##### ***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 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****Consultations***

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.

DONE in Duplicate at Luxembourg, on this 26th day of November, in the English language.

*For the Government of the  
Grand Duchy of Luxembourg*

Jean ASSELBORN

*Minister of Foreign and  
European Affairs*

*For the Government of the  
Republic of Rwanda*

Amandin RUGIRA

*Ambassador of the Republic of Rwanda  
to the Grand Duchy of Luxembourg*

\*

## ROUTE ANNEX

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

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points of destination</i>	<i>Points beyond</i>
Luxembourg	Any point	Points in Rwanda	Any point

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

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points of destination</i>	<i>Points beyond</i>
Rwanda	Any point	Luxembourg	Any point

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 for both full-cargo and passenger flights may be agreed upon request 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 territory of the Contracting Party designating the airline or airlines.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7740/01

**N° 7740<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

\* \* \*

**AVIS DE LA LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(12.3.2021)

Le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver une série de deux accords aériens bilatéraux qui ont été conclus entre le Grand-duché de Luxembourg et respectivement la République du Chili et la République de Rwanda en 2019.

L'existence de tels accords aériens bilatéraux s'avère essentielle alors que ces accords constituent un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières entre Etats signataires.

La Chambre de Commerce salue par conséquent l'initiative à la base de la conclusion de ces différents accords aériens bilatéraux, tendant à ouvrir de nouvelles perspectives tant pour les compagnies aériennes nationales, que pour l'aéroport national en tant que plateforme internationale pour le trafic de passagers et de marchandises.

Il convient de préciser que les accords faisant objet du projet de loi sous avis ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile et de la Conférence européenne de l'Aviation civile, tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière. Lesdits accords tiennent également compte des clauses types de l'Union européenne, et ce conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers.

Quant au fond, les accords sont identiques dans une large mesure, et contiennent notamment des dispositions relatives à l'indication des droits octroyés entre parties contractantes (survol, escale technique, escale commerciale) et à la possibilité de révocation et de limitation, dans certaines conditions, de l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne désignée par l'autre partie contractante.

Ces accords prévoient également l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires sur les avions (y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange et les provisions de bord), ainsi que le principe de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires entre parties contractantes.

Chaque accord contient en outre des dispositions relatives à la procédure de règlement des différends et aux procédures de modification et de résiliation de l'accord.

Finalement, un tableau définissant les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur le territoire de l'autre partie contractante par les compagnies désignées à cet effet par chaque partie est annexé à chaque accord.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7740/02

**N° 7740<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(2.4.2021)

Par dépêche du 11 janvier 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que les textes des accords à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 18 mars 2021.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis propose l'approbation de deux accords aériens bilatéraux entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les gouvernements de la République du Chili et de la République du Rwanda, d'autre part.

Les auteurs du projet de loi expliquent l'importance du rôle de l'Union européenne – marché aérien unique – dans le cadre de la libéralisation des transports aériens. Si l'Union européenne a déjà conclu nombre d'accords avec des États tiers, les auteurs expliquent que le Grand-Duché de Luxembourg se voit contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux avec des pays tiers afin de couvrir les services aériens nécessaires et de répondre aux besoins des compagnies aériennes luxembourgeoises.

En application du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus par un État membre de l'Union européenne avec un État tiers doivent être notifiés et approuvés par la Commission européenne. Le Conseil d'État relève que les auteurs ont donné suite à ses demandes formulées dans

son avis n° 52.875 du 13 novembre 2018<sup>1</sup>, et ont inclus dans l'exposé des motifs des explications concernant l'accomplissement des formalités de notification à la Commission européenne ainsi que la présomption d'acceptation par celle-ci de la conclusion des accords bilatéraux.

Les deux accords faisant l'objet du projet de loi sous avis sont construits sur base du même modèle, élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ci-après « OACI », dont chacun des États cocontractants est membre. Le préambule de chacun des accords fait d'ailleurs référence à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, convention qui a institué l'OACI. Le Conseil d'État note enfin que l'exposé des motifs fournit des détails sur les spécificités respectives des accords, tel que demandé dans son avis précité du 13 novembre 2018.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Articles 1<sup>er</sup> et 2*

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation quant au fond.

Le Conseil d'État voudrait toutefois attirer l'attention sur certaines dispositions particulières des accords soumis à l'approbation du législateur.

Les accords internationaux sous revue contiennent des dispositions relatives à leur modification. Le Conseil d'État rappelle que les modifications aux accords internationaux requièrent, en règle générale, l'assentiment du législateur conformément à l'article 37 de la Constitution. Les modifications adoptées en vertu de l'article 19 de l'accord conclu avec la République du Chili et de l'article 20 de l'accord conclu avec la République du Rwanda nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Il convient toutefois de noter que l'accord conclu avec la République du Rwanda prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Ainsi, en vertu de l'article 20, paragraphe 2, de cet accord, l'annexe doit être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des députés prévue par l'article 37 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant dans les deux accords, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous avis. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés

<sup>1</sup> Avis n° 52.875 du Conseil d'État du 13 novembre 2018 relatif au projet de loi n° 7313 devenu la loi du 12 avril 2019 portant approbation 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ; 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ; 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ; 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ; 5° de l'« *Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services* », fait à Luxembourg, le 29 février 2016 ; 6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ; 7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ; 8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ; 9° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018.

à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 37 de la Constitution.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 2 avril 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7740/03

N° 7740<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(20.5.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 30 décembre 2020 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes et renvoyé en Commission de la Mobilité et des Travaux publics en date du 7 janvier 2021.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un texte des accords, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 12 mars 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 2 avril 2021.

Lors de sa réunion du 6 mai 2021, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal GARY a été désignée comme Rapportrice.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 mai 2021.

\*

## II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi porte approbation des deux accords aériens bilatéraux signés en 2019, l'un avec le Chili et l'autre avec le Rwanda.

Ces accords s'inscrivent dans le contexte de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens. Cette politique a pour objectif de mettre en place un cadre, constitué d'un réseau d'accords bilatéraux, permettant d'assurer l'avenir des compagnies aériennes luxembourgeoises, en leur procurant un maximum de droits de trafic, ainsi que celui de l'aéroport de Luxembourg comme plaque tournante internationale pour le trafic de passagers et de fret.

### 1) Considérations générales

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient à l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique. Ainsi, tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent également des clauses qui sont exigées par le droit communautaire. Ces dernières portent sur :

- la désignation, qui est l'interdiction pour un pays tiers de rejeter, de retirer ou de suspendre les permis ou les autorisations d'un transporteur aérien qui a été désigné par un État membre, mais dont la propriété et le contrôle effectif n'appartiennent pas pour l'essentiel à cet État membre ou à ses ressortissants ;
- la révocation, selon laquelle chaque État membre concerné peut, sous certaines conditions, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou permis d'un transporteur aérien désigné par un État membre de l'autre Partie ;
- et le contrôle.

Les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont en partie été rédigés sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), en tenant compte des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI.

Sur le fond, les deux accords sont largement identiques et contiennent les dispositions que l'on retrouve traditionnellement dans des accords de ce type, à savoir les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore celles relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. À côté des dispositions reprises du modèle d'accord établi par l'OACI, lesquelles sont largement acceptées par la communauté internationale de l'aviation civile, les accords faisant l'objet du présent projet de loi contiennent également des articles dont les formulations ont été adaptées pour répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs, notamment des précisions quant aux clauses européennes susmentionnées.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants :

- les définitions arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services comme p. ex. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la désignation des compagnies aériennes respectives pouvant bénéficier des droits octroyés par l'accord : 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 la compagnie aérienne exploitant un service aux termes de l'accord 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 taxes imposées aux avions utilisés, y compris les droits et taxes appliquées aux équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité de transport de biens fournie par chaque compagnie aérienne désignée. La capacité doit être telle qu'elle lui permet, à un taux de remplissage raisonnable, de

fournir les services convenus en tenant pleinement compte des exigences de l'exploitation de lignes aériennes directes ;

- la procédure d'établissement des tarifs ;
- l'application des lois et règlements internes des deux parties contractantes. Les lois, réglementations et procédures d'une partie contractante relatives à l'admission, au séjour ou au départ de son territoire des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs doivent être respectées par le ou les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'entrée, au départ et pendant le séjour sur ledit territoire ;
- 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 ;
- et l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

Les accords contiennent par ailleurs des dispositions relatives à la production de statistiques sur le trafic aérien et à la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Ils décrivent la procédure d'entrée en vigueur et peuvent être amendés ou dénoncés à la demande d'une partie contractante.

Chaque accord comporte une annexe qui définit le tableau des routes aériennes 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 la ou les compagnies aériennes intéressées.

Conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers, la Commission européenne a été dûment informée de l'ouverture des négociations avec le Chili et le Rwanda.

La Commission européenne a également été informée du résultat des négociations et elle a reçu une copie de la version paraphée des deux accords. Dans la mesure où les clauses standard de l'Union européenne figurent dans ces deux accords, et que la Commission européenne n'a pas notifié une quelconque non-conformité des dispositions desdits accords avec la législation européenne endéans de 15 jours (article 1,4 du Règlement (CE) N° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004), « l'acceptation » de la Commission européenne en est déduite.

## **2) Considérations particulières**

### *L'accord avec le Chili*

L'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé au niveau ministériel en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 26 septembre 2019, a pour but de développer davantage les relations économiques bilatérales. Il permet d'établir des services aériens entre les deux territoires respectifs et au-delà (« droits de 5e liberté »). L'accord est très libéral dans le sens qu'il permet à Cargolux, l'opérateur désigné, de débarquer et d'embarquer au Chili, du fret en provenance ou à destination d'un État tiers, sans devoir repasser par le territoire de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne, donc le Luxembourg. Il présente ainsi d'intéressantes opportunités pour desservir le marché d'Amérique du Sud. Les parties ont d'ailleurs convenu qu'il n'était pas nécessaire d'inclure d'article concernant les conditions relatives à la capacité de transport de biens des opérateurs.

Cargolux a commencé ses opérations vers le Chili en 1998 et desservait Santiago sur une base régulière jusqu'en 2010. Aujourd'hui, Cargolux assure chaque année un certain nombre de vols charter

entre Santiago et la Chine, notamment durant la saison des cerises dans l'hémisphère sud, entre octobre et février. Cargolux explore régulièrement la possibilité d'exploiter à nouveau des vols réguliers vers le Chili. Ce nouvel accord aérien pourrait faciliter ces vols.

### ***L'accord avec le Rwanda***

L'« *Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services* », également négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé à Luxembourg le 26 novembre 2019, s'inscrit dans la stratégie du Luxembourg de renforcer et de dynamiser davantage les relations économiques du Luxembourg avec le Rwanda.

L'accord permettra à Cargolux de desservir le marché rwandais sans limitation quant au nombre de vols entre le Luxembourg et le Rwanda, dès que des opportunités de marché se présenteront. Il permettra également de diversifier les routes aériennes de Cargolux en Afrique de l'Est.

Les textes complets de l'*Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens*, fait à New York, le 26 septembre 2019, et de l'*Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services*, fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019, ne sont pas repris au présent rapport, mais peuvent être consultés dans le document de dépôt n°7740<sup>00</sup> du présent projet de loi.

\*

### **III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT (2 avril 2021)**

Le texte du projet de loi n'appelant pas d'observation quant au fond, le Conseil d'État s'est limité à quelques remarques générales et à attirer l'attention sur certaines dispositions particulières des accords soumis à l'approbation du législateur.

Dans son avis du 2 avril 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu du droit européen, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus par un État membre de l'Union européenne avec un État tiers doivent être notifiés et approuvés par la Commission européenne et constate que les auteurs ont donné suite à ses demandes formulées dans un avis antérieur (Avis n°52.875 du 13 novembre 2018 – PL7313) et ont inclus dans l'exposé des motifs des explications concernant l'accomplissement des formalités de notification à la Commission européenne ainsi que la présomption d'acceptation par celle-ci de la conclusion des accords bilatéraux.

La Haute Corporation note par ailleurs que les deux accords faisant l'objet du projet de loi sous avis sont construits sur base du même modèle, élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont chacun des États cocontractants est membre et que l'exposé des motifs fournit des détails sur les spécificités respectives des accords, tel qu'également demandé dans son avis précité du 13 novembre 2018.

Il rappelle ainsi que les modifications aux accords internationaux requièrent, en règle générale, l'assentiment du législateur conformément à l'article 37 de la Constitution. Les modifications adoptées en vertu de l'article 19 de l'accord conclu avec la République du Chili et de l'article 20 de l'accord conclu avec la République du Rwanda nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des Députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques. Il convient toutefois de noter que l'accord conclu avec la République du Rwanda prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Ainsi, en vertu de l'article 20, paragraphe 2, de cet accord, l'annexe doit être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des députés prévue par l'article 37 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant dans les deux accords, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous avis. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 37 de la Constitution.

\*

#### **IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES**

##### **Avis de la Chambre de Commerce (12.3.2021)**

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi et salue l'initiative à la base de la conclusion de ces accords aériens bilatéraux, tendant à ouvrir de nouvelles perspectives tant pour les compagnies aériennes nationales, que pour l'aéroport national en tant que plateforme internationale pour le trafic de passagers et de marchandises.

\*

#### **V. COMMENTAIRE DES ARTICLES**

##### *Article 1<sup>er</sup> et article 2*

L'article 1<sup>er</sup> prévoit qu'est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019.

L'article 2 prévoit qu'est approuvé l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

L'examen du texte des deux articles du projet de loi n'appelle ni d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 avril 2021, ni d'observation de la part de la Commission parlementaire.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7740 dans la teneur qui suit :

\*

**VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

**PROJET DE LOI**

**portant approbation :**

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**
- 2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019.

**Art. 2.** Est approuvé l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

Luxembourg, le 20 mai 2021

*Le Président,*  
Carlo BACK

*La Rapportrice,*  
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7740

SEANCE

du 10.06.2021

**BULLETIN DE VOTE (2)**

Projet de loi N°7740

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

**CSV**

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			Mme MODERT	Octavie	x		
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x			Mme REDING	Viviane	x		(KAES Aly)
M. GALLES	Paul	x			M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x			M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x			M. SPAUTZ	Marc	x		
Mme HANSEN	Martine	x			M. WILMES	Serge	x		(SCHAAF Jean-Paul)
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		
M. LIES	Marc	x							

**déi gréng**

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x			Mme LORSCHÉ	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x							

**LSAP**

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x			M. HAAGEN	Claude	x		
Mme CLOSENER	Françine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		

**DP**

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x			Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		(BAULER André)

**ADR**

M. ENGELEN	Jeff	x			M. KEUP	Fred	x		
M. KARTHEISER	Fernand	x			M. REDING	Roy	x		

**déi Lénk**

M. CECCHETTI	Myriam	x			M. OBERWEIS	Nathalie	x		
--------------	--------	---	--	--	-------------	----------	---	--	--

**Piraten**

M. CLEMENT	Sven	x			M. GOERGEN	Marc	x		
------------	------	---	--	--	------------	------	---	--	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	57	0	0
Votes par procuration	3	0	0
TOTAL	60	0	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7740/04

**N° 7740<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

\* \* \*

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

(15.6.2021)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 10 juin 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

portant approbation :

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;
- 2° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juin 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 2 avril 2021 ;

*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 à l'unanimité des 12 votants, le 15 juin 2021.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 20 mai 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021
2. 7601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7740 Projet de loi portant approbation :  
1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;  
2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7778 Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
6. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach  
  
- Désignation d'un Rapporteur

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

7. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

8. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies

M. Guy Arendt remplaçant M. Frank Colabianchi  
M. André Bauler remplaçant M. Max Hahn  
Mme Stéphanie Empain remplaçant M. Marc Hansen  
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées  
M. Marc Ries, Division de la Voirie de Diekirch, M. Robert Biel, Division des travaux neufs, de l'Administration des Ponts et Chaussées

Mme Daniela Di Santo, directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

## 1. **Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021**

Les projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission.

**2. 7601    Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, plusieurs questions sont soulevées par Madame Octavie Modert (CSV) :

Elle estime que la terminologie utilisée « dossier projet de loi » serait erronée/fausse et nécessiterait une rectification.

En outre, l'oratrice demande l'ajout d'une précision relative à l'application de la procédure pour les projets relatifs à la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest, dépassant les 10 millions d'euros, par analogie à la procédure appliquée pour les grands projets d'infrastructure.

Suite à cette intervention, il est décidé de tenir l'adoption du projet de rapport en suspens afin de clarifier ces points.

Madame Modert souhaite encore recevoir des précisions concernant les taxes perçues par la commune d'Esch-sur-Alzette relatives au site Belval-Ouest. Il est répondu que la commune a perçu jusqu'à présent des taxes annuelles de 300.000 euros.

**3. 7740    Projet de loi portant approbation :**  
**1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**  
**2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019**

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose à la Conférence des Présidents le modèle de base comme modèle de temps de parole.

**4. 7778    Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)**

Madame Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl 7778<sup>00</sup>).

En effet, le présent projet de loi, qui a été élaboré en étroite collaboration avec toutes les instances étatiques, ainsi que l'Administration communale de Parc Hosingen, porte non seulement sur le financement du projet du contournement de Hosingen, mais également sur le financement des travaux de réaménagement et d'apaisement de la traversée de Hosingen, ainsi que de la construction d'une partie de la nouvelle piste cyclable nationale PC7 longeant le village de Hosingen.

Le contournement de Hosingen prendra son départ au giratoire « Op der Héi » et finira, après environ 4,4 km en direction nord quelque centaines de mètres après le nouvel échangeur Hosingen-Nord, à la hauteur de Dorscheid et se situe exclusivement sur le territoire de la commune de Parc Hosingen.

Un deuxième objectif est la mise en sécurité de la N7. En effet, le projet prévoit un élargissement général de la route comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur toutes les sections. Il s'agit donc d'un maillon important du projet de mise en sécurité de la N7 entre Fridhaff et la frontière belge.

Il est ensuite procédé à un échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Aly Kaes (CSV) salue le revirement politique qu'il constate dans les projets de construction routière, se manifestant notamment par une tendance d'élargissement, i.e. une mise à 2 x 2 voies. L'orateur regrette néanmoins que ceci ne soit pas encore le cas pour tous les projets similaires, notamment en ce qui concerne un des projets de construction se trouvant à l'ordre du jour de la présente réunion.

Madame Octavie Modert (CSV) souhaite savoir si une limitation de la vitesse sur la N7 à 90 km/h est maintenue ou si la vitesse limite sera portée à 110 km/h.

Monsieur le Ministre précise que la limitation de vitesse sera uniformisée à 90 km/h sur l'intégralité de la N7.

Monsieur le Président de la commission aimerait connaître le calendrier prévu voire la durée projetée des travaux de construction. Il est précisé que pour les travaux en relation avec le contournement on prévoit environ 4 à 5 années.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) s'interroge sur d'éventuels changements au niveau du réseau de bus RGTR suite à l'aménagement du contournement de Hosingen et à la réorganisation nationale du réseau de bus RGTR. À rappeler dans ce contexte que toutes les lignes RGTR venant du sud vont en principe emprunter la traversée et ne passeront pas par le futur contournement. Ainsi, la localité de Hosingen sera amplement raccordée aux transports en commun. Toutes les lignes de bus se rencontreront au niveau **du parc de** Hosingen. Plus précisément, l'orateur aimerait savoir si ces changements concernant le réseau de bus valent également pour les tracteurs, i.e. les machines agricoles. Le représentant du Ministère précise que le présent projet ne contient aucune restriction pour les machines agricoles. Par conséquent, l'aménagement vaut également pour les tracteurs.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen des articles du projet de loi.

## **Article 1<sup>er</sup>**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la construction du contournement de Hosingen, à savoir :

Section courante entre giratoire/op der Héi et la tranchée couverte OA 878 ;

Tranchée couverte OA 878 ;

Passage à gibier OA 880 ;

Passages supérieurs OA 882 et OA 895 ;

Section courante CR342, échangeur et section courante accès Lehmkaul/Marnach ;

Section courante N7 existante (PK 55.200 – 57.380) ;

Revalorisation de la traversée de Hosingen (N7 actuelle).

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

## **Article 2**

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

## **Article 3**

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

## **Article 4**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

## **5. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl. 7779<sup>00</sup>).

Le projet de loi s'inscrit dans le cadre du projet de la mise à 2 x 2 voies de la B7 entre le Viaduc de Colmar-Berg et la N27 à hauteur de l'échangeur d'Erpeldange. La section traitée dans le présent projet concerne le tronçon entre Colmar-Berg et Ettelbruck.

La section visée prend son origine dans l'actuelle zone de rabattement, respectivement d'élargissement de la plate-forme routière au nord du Viaduc de Colmar-Berg qui présente actuellement un gabarit à 2 x 2 voies, et se poursuit jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck, soit une longueur totale de 2.000 m. L'axe structurant la B7 a vocation de rallier le pôle d'attraction de la Nordstad au Centre-Sud du pays, via le réseau routier primaire, à savoir l'autoroute A7. Par ailleurs, l'axe formé par la A7, la B7, ainsi que la N7 correspond à la Route Européenne E421 rejoignant l'A27 belge via la N62 belge du côté Nord.

En ce qui concerne la plate-forme routière existante, il est également prévu de réaliser une mise en conformité, dans la mesure du possible, dans le cadre du présent projet.

En ce qui concerne le profil type de la route réaménagée, le projet reprend la coupe type de l'autoroute A7 au sud afin d'assurer la continuité avec le réseau existant.

Il est ensuite procédé à un échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le Président-Rapporteur souhaite recevoir plus d'informations concernant l'emprise des terrains (à noter que l'assise foncière de la plate-forme élargie inclut des acquisitions d'emprises privées), notamment si les travaux sont déclarés d'utilité publique.

Monsieur le Ministre confirme que les travaux dont question sont systématiquement déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder, en cas de besoin, aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si le radar fixe installé sur la B7 (Schieren) à Ettelbruck restera en place et, dans l'affirmative, s'il sera procédé à une éventuelle adaptation de la limitation de vitesse. Il est deux fois répondu par l'affirmative. À la question de l'orateur si la mise à 2 x 2 voies de la B7 jusqu'au giratoire Fridhaff est prise en compte dans le présent projet, il est également répondu par l'affirmative.

Monsieur Jeff Engelen (ADR), tout en rappelant que le pont de contournement d'Ettelbrück est dans un mauvais état et nécessiterait des réparations, souhaite savoir si le pont en question sera rénové dans le cadre du présent projet. Il est expliqué qu'il s'agit d'un projet séparé, mais qu'il sera procédé à une rénovation dans un futur proche.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles du projet de loi.

#### **Article 1<sup>er</sup>.**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la mise à 2 x 2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck comprenant les

études, expertises et les travaux proprement dits de la réalisation de la mise à 2 x 2 voies de la B7 dont la voirie, les ouvrages d'art, les écrans acoustiques, les travaux relatifs au système d'assainissement des eaux et aux déplacements de réseaux, le système CITA de même que les mesures pour la mobilité durable et les mesures compensatoires ainsi que les frais annexes.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

#### **Article 2.**

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

#### **Article 3.**

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

#### **Article 4.**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **6. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl. 7780<sup>00</sup>).

La route nationale 7 forme ensemble avec l'autoroute A7 ainsi qu'avec la B7 l'axe structurant Nord-Sud de la Route européenne E421 reliant le centre du pays et notamment la capitale à la Nordstad et à la frontière belge, rejoignant finalement l'autoroute A27 belge via la N62 belge.

Le projet comprend une longueur de 40 km et est réparti en 3 tronçons majeurs qui seront sécurisés par l'élargissement de la route, l'insertion d'un terre-plein central (TPC) et la suppression des points d'échanges à niveau ainsi que par l'aménagement d'échangeurs dénivelés et de giratoires aux entrées d'agglomération. Les efforts de sécurisation vont aller de pair avec une augmentation de la performance de la N7 par l'optimisation des sections à 2+1 voies et de son intégration dans l'environnement naturel et humain. La partie visée par le présent projet prend origine au carrefour giratoire du Fridhaff et se poursuit jusqu'à la localité de Weiswampach.

Les études de sécurité menées en amont ont détecté une accidentologie en relation avec les points d'échanges et les traversées d'agglomérations, ainsi que liée à une composition variée du trafic circulant comprenant des engins agricoles et un trafic non motorisé. En rase campagne, l'accidentologie est fréquemment liée à des vitesses excessives induisant des pertes de trajectoire qui impliquent en cas de collision frontale des accidents graves.

Au vu de cette situation, le projet de sécurisation prévoit un élargissement général de la route existante comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur les sections routières présentant un gabarit à 2+1 voies. Un tel aménagement induit une mise en cohérence générale de l'infrastructure, en considérant la géométrie en plan, le profil en long, ainsi que la configuration des points d'échanges et de la voirie secondaire pour la desserte locale respectivement pour la circulation des engins lents et non motorisés.

Ainsi, le projet intègre les éléments suivants :

- La sécurisation de la N7 sur les sections à 2+1 voies moyennant l'insertion d'un terre-plein central et par la suppression des points d'échange à niveau, ce qui induit une réorganisation du réseau routier comprenant l'axe structurant de la N7 séparé de la voirie secondaire attenante à réaménager pour la rendre continue sur les sections d'étude ;
- L'aménagement d'échangeurs dénivelés avec la prise en compte des projets connexes : bretelles dénivelées relatives à l'échangeur Closdelt, l'échangeur de Lipperscheid et l'échangeur de Marnach ;
- La sécurisation des carrefours aux extrémités des sections à 2+1 voies avec l'aménagement de giratoires marquant les entrées d'agglomération ;
- La construction des ouvrages d'art courants permettant de rétablir les connexions entre les routes secondaires attenantes à la N7 ;
- Le redressement de certaines routes secondaires impactées par le projet ;
- Les adaptations (élargissement/revêtement) de routes secondaires afin d'avoir des gabarits adéquats ;

- La réalisation d'ouvertures à neuf complétant le réseau viaire secondaire en vue de créer une continuité des itinéraires longeant la N7 ;
- L'insertion des facilités pour les modes de déplacement doux, notamment dans le contexte de la nouvelle piste cyclable « Skyline » entre Fridhaff et Weiswampach.

Par ailleurs, le projet prévoit un traitement hydraulique global des aires de circulation moyennant notamment l'intégration systématique de bassins de rétention sur l'ensemble des sections routières permettant une gestion qualitative et quantitative des eaux de ruissellement.

Le profil projeté à 2+1 voies présente deux chaussées séparées par un terre-plein central muni d'un dispositif de retenue et la route projetée présentera une largeur roulable de 15,95 m (TPC compris).

La chaussée à 2 voies se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de droite de 3,50 m ;
- Chaussée 1 voie de circulation de gauche (voie additionnelle) de 3,25m ;
- Bandes dérasées de gauche et de droite 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

La chaussée à voie unique se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de 3,50 m ;
- Bande dérasée de gauche 0,50 m ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

Le TPC présente une largeur de 1,70 m (hors bandes dérasées de gauche). Le TPC est muni d'un dispositif de retenue (niveau de retenue H2) d'une largeur constructive de 0,70 m et d'une largeur de fonctionnement de 1,20 m (délimitée par le bord extérieur des bandes dérasées de gauche). Dans les sections à dévers unique le TPC présente un système d'évacuation des eaux de ruissellement en provenance de la chaussée située du côté haut.

En particulier, entre le giratoire existant Fridhaff et le giratoire projeté Fridhaff Nord, le projet est contraint de s'adapter aux constructions existantes avec l'adaptation du séparateur central par la matérialisation d'un îlot de 0,75 m de

large réalisé moyennant un marquage au sol. Des délinéateurs sont mis en place au niveau des accès riverains afin d'empêcher les mouvements de tourne-à-gauche en conflit avec les flux directs.

Ce profil ne présente pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU), à laquelle se substitue alors une piste cyclable d'une largeur de 3 m séparée de la chaussée par une bande de sécurité de 1,5 m de large munie d'un dispositif de retenue de type Varioguard.

Par ailleurs, au niveau de la section 2, le projet intègre également un tronçon routier existant à 2 x 1 voies entre les PK3900 et le giratoire de Marnach. Ce gabarit à 2 x 1 voies, muni d'un TPC avec dispositif de retenue, se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de 3,50 m dans chaque sens de circulation ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m dans chaque sens de circulation ;
- TPC muni d'un dispositif de retenue 1,70m ;
- Bandes dérasées de part et d'autre du TPC 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Guy Arendt (DP) aimerait savoir pourquoi il a été retenu de construire deux voies dans un sens et seulement une voie dans l'autre sens (2+1 voies). Monsieur André Bauler (DP) et Monsieur Aly Kaes (CSV) se rallient à la question de leur prédécesseur.

Monsieur le Ministre explique qu'une mise à 2 x 2 voies rendrait nécessaire la recherche et la construction d'un nouveau tracé et donnerait, le cas échéant, lieu à de longues discussions avec les communes concernées. Le but voire le mérite du présent projet est justement de ne pas devoir rechercher un nouveau tracé, mais de suivre et de profiter du tracé actuel. Il rappelle également dans ce contexte qu'il ne s'agit en l'occurrence pas d'une autoroute. En outre, l'orateur précise qu'en amont du projet une évaluation du taux d'utilisation de la route a été réalisée et qu'il en résulte qu'une mise à 2 x 2 voies n'est pas nécessaire pour pouvoir garantir la fluidité du trafic.

Dans le contexte de l'extension des pistes cyclables, Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite savoir si la législation relative au réseau cyclable national devra être adoptée préalablement à la réalisation de ce projet.

Monsieur le Ministre informe que cette manière de procéder est certes une possibilité, mais ne constitue pas une nécessité absolue avant de pouvoir procéder à une extension du réseau cyclable.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles du projet de loi.

#### **Article 1<sup>er</sup>.**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach, à savoir :

- SECTION 1 - LOT 1 : SECTION COURANTE FRIDHAFF - LIPPERSCHEID (PK 0 - PK 4700)
- SECTION 1 - LOT 2 : BRETELLES ECHANGEUR CLODELLT
- SECTION 1 - LOT 3 : SECTION COURANTE LIPPERSCHEID - HOSCHEID DICKT (PK4700 - PK11020)
- SECTION 1 - LOT 4 : BRETELLES ECHANGEUR DE LIPPERSCHEID
  
- SECTION 2 - LOT 5 : SECTION COURANTE HOSINGEN – MARNACH (PK2.150 – PK4.820)
- SECTION 2 - LOT 6 : BRETELLES OUEST ECHANGEUR MARNACH
- SECTION 3 - LOT 7 : SECTION COURANTE HEINERSCHEID – WEISWAMPACH (PK300 – PK3.860)

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Article 2.**

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Article 3.**

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Article 4.**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres «<sup>er</sup>» sont à insérer en exposant derrière le numéro, pour écrire «<sup>1er</sup>». De même, pour l'indication du premier jour d'un mois, les lettres «<sup>er</sup>» sont à insérer en exposant, pour écrire «<sup>1er</sup> octobre 2020».

La commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État.

Le Conseil d'État constate encore qu'un intitulé fait défaut au projet de loi sous examen et se contente de reprendre l'intitulé figurant à la lettre de saisine accompagnant le dossier sous rubrique, en corrigeant l'erreur matérielle qui s'y

est glissée, pour écrire « Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach ».

La commission parlementaire en prend note.

**7. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4**

La présentation et l'examen du projet de loi sont reportés à une prochaine réunion.

**8. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back

14



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 06 mai 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 mars et 1 avril 2021
2. 7601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7740 Projet de loi portant approbation :  
1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;  
2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Olivier Baldauff, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

Mme Daniela Di Santo, directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 mars et 1 avril 2021**

Les projets de procès-verbal des réunions des 18 mars et 1<sup>er</sup> avril 2021 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 7601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest**

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 2 avril 2021.

En ce qui concerne les deux amendements parlementaires, le Conseil d'État constate qu'ils répondent à un certain nombre de questions soulevées dans son avis initial.

Pour ce qui est plus particulièrement du nouvel article 2, le Conseil d'État, tout en s'interrogeant sur le lien entre la précision qui est ainsi apportée à l'article 2, point 3, de la loi précitée du 25 juillet 2002 - et la question de la définition des plafonds fixés à l'article 3 de la loi en projet qu'il avait mise en avant dans son avis du 13 octobre 2020 -, n'a pas d'autre observation à formuler à l'endroit de l'amendement 1 ; la réponse à la question soulevée étant fournie par l'amendement 2.

La commission parlementaire en prend acte.

Pour ce qui est de l'article 3 du projet de loi, le Conseil d'État note que le texte tel qu'il est désormais proposé par la commission ôte par ailleurs la taxe sur la valeur ajoutée du champ des exemptions, ce qui permet à la Haute Corporation de lever son opposition formelle.

Le Conseil d'État relève ensuite qu'à travers le point 1<sup>o</sup> de l'amendement 2, la commission procède à une réécriture des alinéas 2 et 3 de l'article 3 de la loi

précitée du 25 juillet 2002 en y supprimant les références à l'alinéa 2 aux « lois respectives autorisant ces investissements », et à l'alinéa 3 aux « investissements faisant l'objet des lois respectives ». Cette démarche répond au questionnement du Conseil d'État en relation notamment avec le champ de la garantie étatique pour les investissements réalisés par le Fonds.

En ce qui concerne la proposition mise en avant par le Conseil d'État dans son avis précité du 13 octobre 2020 concernant la fixation d'une durée maximale pour la garantie à courir à partir de la conclusion de l'emprunt, la commission explique que les durées des garanties étatiques couvrant les projets d'investissement du Fonds sont fixées dans des conventions entre le Gouvernement et le Fonds Belval. Même si, en l'occurrence, les explications fournies ne répondent que partiellement à ses interrogations, le Conseil d'État peut s'accommoder de cette approche dans la mesure où la loi définit un cadre pour la durée des garanties en prévoyant que « la durée de la garantie ne pourra excéder cinquante ans à courir à partir de la date de l'entrée en vigueur de la présente loi ». Ainsi, la durée maximale pour laquelle les futures garanties pourront être conclues diminuera au fil des années.

Le Conseil d'État n'a pas formulé d'autre observation.

La commission prend note de ces observations.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'endroit de l'amendement 1 concernant l'article 2 du projet de loi, au point 3 dans sa teneur amendée, il y a lieu de se référer à « l'article 80, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État ».

Pour ce qui est de l'amendement 2 concernant l'article 3 du projet de loi, le Conseil d'État note qu'au point 1° visant à remplacer les alinéas 2 et 3, il convient de noter, en ce qui concerne l'alinéa 2, que l'emploi du terme « ci-avant », pour renvoyer à un endroit du dispositif est à omettre.

En effet, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure pourrait avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact. En outre, il est suggéré d'insérer une virgule à la suite du numéro d'article en écrivant « [...] à l'article 2, point 3. »

À l'alinéa 3, les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, article, paragraphe, point, alinéa ou groupement d'articles. Les termes « du présent article » sont dès lors à omettre.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

À noter finalement que le Conseil d'État rappelle aussi, à titre de remarque générale, que dans son avis du 13 octobre 2020 il avait constaté que le dispositif proposé par les auteurs du projet de loi initial aboutissait en fin de compte à l'abandon, dans une large mesure, du dispositif de contrôle du législateur sur l'exécutif tel qu'il a été pratiqué dans le passé, dispositif qui combinait autorisation du recours au Fonds Belval et autorisation du projet d'infrastructure à chaque fois dans une seule loi. Ce dispositif, à travers les consultations qu'il englobait, dont celle du Conseil d'État, et la décision finale du législateur, comportait un certain nombre de garanties en matière de

transparence et de qualité du processus. Or, cet aspect du projet de loi n'est pas thématiqué dans le dossier qui lui a été transmis par le Président de la Chambre des Députés, et que la philosophie sous-jacente au projet de loi initial, qui consiste à alléger de façon substantielle le contrôle exercé par le législateur sur le Gouvernement, reste la même au niveau des amendements.

3. 7740 **Projet de loi portant approbation :**  
**1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**  
**2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019**

Madame Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Le présent projet de loi porte approbation des deux accords aériens bilatéraux signés en 2019, l'un avec le Chili et l'autre avec le Rwanda.

Ces accords s'inscrivent dans le contexte de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens. Cette politique a pour objectif de mettre en place un cadre, constitué d'un réseau d'accords bilatéraux, permettant d'assurer l'avenir des compagnies aériennes luxembourgeoises, en leur procurant un maximum de droits de trafic, ainsi que celui de l'aéroport de Luxembourg comme plaque tournante internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient à l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique. Ainsi, tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent également des clauses qui sont exigées par le droit communautaire.

Sur le fond, les deux accords sont largement identiques et contiennent les dispositions que l'on retrouve traditionnellement dans des accords de ce type, à savoir les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore celles relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. À côté des dispositions reprises du modèle d'accord établi par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), les accords faisant l'objet du présent projet de loi contiennent également des articles dont les formulations ont été adaptées pour répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs, notamment des précisions quant aux clauses européennes susmentionnées.

Chaque accord comporte une annexe qui définit le tableau des routes aériennes 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 la ou les compagnies aériennes intéressées.

Conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers, la Commission européenne a été dûment informée de l'ouverture des négociations avec le Chili et le Rwanda.

La Commission européenne a également été informée du résultat des négociations et elle a reçu une copie de la version paraphée des deux accords. Dans la mesure où les clauses standard de l'Union européenne figurent dans ces deux accords, et que la Commission européenne n'a pas notifié une quelconque non-conformité des dispositions desdits accords avec la législation européenne endéans de 15 jours (article 1,4 du Règlement (CE) N° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004), « l'acceptation » de la Commission européenne en est déduite.

Plus particulièrement, pour ce qui est de l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé au niveau ministériel en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 26 septembre 2019, cet accord a pour but de développer davantage les relations économiques bilatérales. Il permet d'établir des services aériens entre les deux territoires respectifs et au-delà (« droits de 5<sup>e</sup> liberté »). L'accord est très libéral dans le sens qu'il permet à Cargolux, l'opérateur désigné, de débarquer et d'embarquer au Chili du fret en provenance ou à destination d'un État tiers, sans devoir repasser par le territoire de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne, donc le Luxembourg. Il présente ainsi d'intéressantes opportunités pour desservir le marché d'Amérique du Sud. Les parties ont d'ailleurs convenu qu'il n'était pas nécessaire d'inclure d'article concernant les conditions relatives à la capacité de transport de biens des opérateurs.

Cargolux a commencé ses opérations vers le Chili en 1998 et desservait Santiago sur une base régulière jusqu'en 2010. Aujourd'hui, Cargolux assure chaque année un certain nombre de vols charter entre Santiago et la Chine, notamment durant la saison des cerises dans l'hémisphère sud, entre octobre et février. Cargolux explore régulièrement la possibilité d'exploiter à nouveau des vols réguliers vers le Chili. Ce nouvel accord aérien pourrait faciliter ces vols.

L'accord avec le Rwanda est également négocié et paraphé lors de la Conférence internationale sur les services aériens à Nairobi en décembre 2018 et signé à Luxembourg le 26 novembre 2019, et s'inscrit dans la stratégie du Luxembourg de renforcer et de dynamiser davantage les relations économiques du Luxembourg avec le Rwanda.

L'accord permettra à Cargolux de desservir le marché rwandais sans limitation quant au nombre de vols entre le Luxembourg et le Rwanda, dès que des opportunités de marché se présenteront. Il permettra également de diversifier les routes aériennes de Cargolux en Afrique de l'Est.

Un représentant du Ministère des Affaires étrangères et européennes est d'avis qu'il existe encore une certaine méconnaissance de la situation actuelle dans les deux pays. Une ambassade luxembourgeoise a été ouverte au Brésil en mai

2018, l'idée étant de couvrir tous les pays de l'Amérique du Sud. Dans une deuxième étape, l'ambassadeur luxembourgeois au Brésil a reçu une accréditation officielle du Chili en décembre 2019. Depuis, les relations bilatérales n'ont cessé de croître et de se développer.

Le Rwanda et, plus particulièrement, le Chili s'intéressent à la place financière luxembourgeoise. Ainsi, le Chili dispose d'une grande industrie de fonds au Luxembourg.

Au niveau des exportations à partir du Luxembourg, les deux pays jouent également un rôle plutôt important.

Il existe également un accord entre le Luxembourg et le Chili pour le visa vacances-travail pour jeunes entre 18 et 30 ans. À noter enfin qu'il est envisagé de négocier une convention de non-double imposition avec le Chili, ce qui pourrait s'avérer très intéressant pour certains acteurs commerciaux (comme la Cargolux par exemple).

L'orateur souligne le développement impressionnant du Rwanda depuis 2000, notamment dans le domaine des technologies de l'information et de la communication et des infrastructures. Il y a eu toute une série de collaborations avec le Luxembourg au cours des dernières années. L'orateur informe encore que la Chambre de Commerce du Grand-Duché de Luxembourg a organisé en 2019 une première mission économique luxembourgeoise en République du Rwanda et que la délégation, menée par la Chambre de Commerce et accompagnée d'un représentant du Ministère des Affaires étrangères et européennes, était composée de plusieurs entreprises luxembourgeoises émanant principalement des secteurs « TIC, Infrastructures et Écotechnologies ».

Tout en saluant l'évolution du Rwanda, Monsieur le Président de la commission parlementaire souligne que le respect des droits de l'homme devrait également constituer un critère lors du futur développement des relations économiques bilatérales.

Cette position est soutenue par Marc Goergen (Piraten), qui souhaite également recevoir des chiffres relatifs à l'impact environnemental suite à l'ouverture de ces deux nouvelles liaisons aériennes. Dans ce contexte, il aimerait également savoir si la compagnie aérienne Qatar Airways pourra également être un bénéficiaire de ces accords (et faire ainsi concurrence à Cargolux) ?

Monsieur le Ministre précise que même si les compagnies aériennes, c'est-à-dire l'aviation civile est exonérée des droits d'accises, il existe une taxation de l'aviation civile sur les émissions de CO<sub>2</sub>. L'orateur précise ensuite que la conclusion d'un accord n'implique pas automatiquement l'ouverture d'une nouvelle liaison aérienne, mais que ces accords jouent avant tout un rôle important dans les échanges commerciaux. Il propose de mener un débat en séance plénière sur la taxation de l'aviation civile sur les émissions de CO<sub>2</sub> en général. Cette proposition est saluée par la commission parlementaire. Monsieur le Ministre précise enfin que les accords s'appliquent à toutes les compagnies aériennes qui desservent le Luxembourg

## **Article 1<sup>er</sup> et article 2**

L'article 1<sup>er</sup> prévoit qu'est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019.

L'article 2 prévoit qu'est approuvé l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

L'examen du texte des deux articles du projet de loi n'appelle ni d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 avril 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Dans son avis du 2 avril 2021, le Conseil d'État se limite à émettre quelques remarques générales et à attirer l'attention sur certaines dispositions particulières des accords soumis à l'approbation du législateur.

Il rappelle qu'en vertu du droit européen, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus par un État membre de l'Union européenne avec un État tiers doivent être notifiés et approuvés par la Commission européenne et constate que les auteurs ont donné suite à ses demandes formulées dans un avis antérieur (Avis n°52.875 du 13 novembre 2018 - PL7313) et ont inclus dans l'exposé des motifs des explications concernant l'accomplissement des formalités de notification à la Commission européenne ainsi que la présomption d'acceptation par celle-ci de la conclusion des accords bilatéraux.

La Haute Corporation note par ailleurs que les deux accords faisant l'objet du projet de loi sous avis sont construits sur base du même modèle, élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »), dont chacun des États cocontractants est membre et que l'exposé des motifs fournit des détails sur les spécificités respectives des accords, tel qu'également demandé dans son avis du 13 novembre 2018.

Il rappelle encore que les modifications aux accords internationaux requièrent, en règle générale, l'assentiment du législateur conformément à l'article 37 de la Constitution. Les modifications adoptées en vertu de l'article 19 de l'accord conclu avec la République du Chili et de l'article 20 de l'accord conclu avec la République du Rwanda nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des Députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques. Il convient toutefois de noter que l'accord conclu avec la République du Rwanda prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Ainsi, en vertu de l'article 20, paragraphe 2, de cet accord, l'annexe doit être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des Députés prévue par l'article 37 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant dans les deux accords, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui

s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous avis.

Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 37 de la Constitution.

La commission parlementaire en prend acte.

#### **4. Divers**

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite recevoir davantage d'informations concernant le lancement d'une consultation publique relative au contournement de Hesperange. Monsieur le Ministre informe qu'il espère pouvoir la lancer avant les vacances d'été 2021.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back

# Document écrit de dépôt



Dépôt: GOERGEN Marc

Projet de loi 7740

Lëtzebuerg, den 10/06/2021



## Motioun

### D'Chamber vun den Deputéierten stellt fest:

- dass elo scho bei all Gesetzesprojet a -propositioun eng Fiche financière soll hannerluecht ginn, fir den Impakt op de Budget ze bestëmmen, an dass den Impakt op d'Ëmwelt net manner wichteg ass;
- dass en Aviatiouns-Secteur 3,8% vun de gesamten EU-CO2-Emissiounen produzéiert (dovun eleng 13,8% am Transportwiesen) an dëse Montant riskéiert, sech bis 2050 ze verdräifachen, wann d'Politik net reagéiert (Quell: [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_fr));
- dass am 'European aviation environmental report' vun der EASA (European Union Aviation Security Agency) steet, dass : "a high level of scientific understanding of the long term climate effect from aviation CO2 emissions make it a clear and important target for mitigation efforts", an dass, "climate impacts from non-CO2 emissions (e.g. NOX, particles) cannot be ignored as they represent warming effects that are important in the shorter term, but the level of scientific understanding of the magnitude of the effects is medium to very low."

### Aus dëse Grënn invitéiert d'Chamber vun den Deputéierten d'Regierung:

1. bei all Gesetzespropositioun, déi de Fluchverkéier betrëfft, eng Fiche d'analyse zum Ëmweltimpakt vun der potentieller Gesetzesännerung bäizefügen.

Marc Goergen



[www.piraten.lu](http://www.piraten.lu)

7740



**Loi du 30 juin 2021 portant approbation :**

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**  
**2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 10 juin 2021 et celle du Conseil d'État du 15 juin 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019.

**Art. 2.**

Est approuvé l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

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

Palais de Luxembourg, le 30 juin 2021.  
**Henri**

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,  
François Bausch*

**ACCORD**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI**

**RELATIF À**

**DES SERVICES AÉRIENS**

ARTICLE 1	Définitions
ARTICLE 2	Octroi des droits
ARTICLE 3	Désignation et autorisation
ARTICLE 4	Révocation et limitation de l'autorisation
ARTICLE 5	Application des lois et règlements
ARTICLE 6	Sécurité de l'aviation
ARTICLE 7	Sûreté de l'aviation
ARTICLE 8	Droits de douane et autres frais
ARTICLE 9	Tarifs
ARTICLE 10	Représentants des compagnies aériennes
ARTICLE 11	Opportunités commerciales et transfert de fonds
ARTICLE 12	Clause de concurrence loyale
ARTICLE 13	Accords de coopération
ARTICLE 14	Transport de fret intermodal
ARTICLE 15	Frais d'utilisation
ARTICLE 16	Statistiques
ARTICLE 17	Consultations
ARTICLE 18	Règlement des différends
ARTICLE 19	Modification de l'Accord
ARTICLE 20	Convention multilatérale
ARTICLE 21	Résiliation
ARTICLE 22	Enregistrement
ARTICLE 23	Entrée en vigueur

**LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG****ET****LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI**

ci-après dénommés individuellement « la Partie contractante » et collectivement « 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) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République du Chili, le Conseil de l'aéronautique civile ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ;

(b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;

(c) l'« Accord » désigne le présent Accord et tout amendement y relatif ;

(d) la « 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 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) les « R ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg » désignent, dans le cadre du présent Accord, les ressortissants des États de l'Union européenne ;

(j) les « Compagnies aériennes du Grand-Duché de Luxembourg » signifient, dans le cadre du présent Accord, les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg.

**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 atterrir ;

(b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;

(c) faire des escales sur son territoire, dans le cadre du trafic aérien international en provenance ou à destination de l'autre Partie contractante, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) ;

(d) faire des escales sur son territoire, dans le cadre du trafic aérien international en provenance ou à destination de pays tiers, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison), mais aussi embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans des pays tiers, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers son propre territoire ; et

(e) embarquer et débarquer, en tout point situé sur le territoire de pays tiers, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans inclure tout point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne.

2. Lors de l'exploitation d'un service convenu, chaque compagnie désignée peut sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

a. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;

b. combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;

c. desservir les points intermédiaires et au-delà, ainsi que des points sur le territoire des Parties contractantes sur les routes dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;

d. omettre des escales en un ou plusieurs points ;

e. transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point situé sur les routes ;

f. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;

g. faire des escales en tout point situé dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;

h. faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie contractante ; et

i. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

sans limitation concernant les routes, les fréquences et l'équipement de vol, lequel peut lui appartenir, être loué ou affrété.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la compagnie désignée de l'une des Parties contractantes 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 location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

### ARTICLE 3

#### Désignation et autorisation

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

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, 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 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 9 du présent Accord.

## ARTICLE 4

### Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de la République du Chili 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 valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou
- (b) l'État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, 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 États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Chili ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord ; ou
- (f) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, et la République du Chili considère que, en exerçant ses droits de trafic en vertu du présent Accord, la compagnie aérienne contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre la République du Chili et cet autre État ; ou
- (g) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, et il n'existe aucun accord bilatéral en matière de services aériens entre la République du Chili et cet État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

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 Chili, 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 Chili et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République du Chili ; ou
- (b) les autorités de la République du Chili n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas dotée de la personnalité morale et n'a pas son siège sur le territoire de la République du Chili ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou 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. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susvisés, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 17 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, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, 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 lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.

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 uniquement à un contrôle 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. À 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 trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas 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 l'autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. À défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4 du présent Accord pourra dès lors être appliqué.

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes 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 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 sont 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 la ou les compagnies aériennes 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 ou technique d'une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite 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 mesure cesse d'exister.

8. 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. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

9. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats mentionnés dans le paragraphe 8 du présent Article, délivrés par les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou compagnie désignée, ou pour ce qui est d'un aéronef assurant les services convenus, autorisent une différence et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les Autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations en vertu de l'Article 17 du présent Accord 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 du présent Accord.

## 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, le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que tout autre accord régissant la sûreté de l'aviation civile et contraignant pour les deux Parties contractantes.

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 conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques 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 ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur siège ou leur résidence permanente sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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 et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du 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 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.

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 rapidement et en toute sécurité.

6. Si une Partie contractante a des problèmes concernant les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation du présent Article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

## ARTICLE 8

### Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies 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.

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 de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;

(b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées par 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 utilisés par la ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation 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

### Tarifs

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de tarifs pour les services 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 ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des prix que les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante souhaitent appliquer pour les services à destination ou provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies aériennes des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de trente (30) 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 des services aériens internationaux 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 des services aériens internationaux 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 tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 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 entre ou demeure en vigueur.

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

## ARTICLE 10

### 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 leurs représentants et leur 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 leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise 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. 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 dans les plus brefs délais, 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 11

### 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 et, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits 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 de tels 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 gagnées par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

## ARTICLE 12

### Clause de concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante offre à la ou aux compagnies désignées des deux Parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante adopte toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale ayant un effet nuisible sur la compétitivité de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

3. Aucune Partie contractante ne peut autoriser sa ou ses compagnies désignées, que ce soit conjointement avec toute autre compagnie aérienne ou séparément, à abuser de sa position dominante d'une manière qui a, est susceptible de ou destinées à avoir pour effet d'affaiblir considérablement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

### ARTICLE 13

#### Accords de coopération

Les compagnies désignées de chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus 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, et qu'ils s'assurent d'expliquer clairement à l'acheteur, sur le point de vente, la compagnie aérienne qui exploite chaque secteur du service, ainsi que la ou les compagnies aériennes avec lesquelles l'acheteur noue une relation contractuelle.

### 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 sont en 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 par 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

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**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 17**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 se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.

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 18**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'efforcent 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 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 pas 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'Organisation de l'Aviation Civile Internationale 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 État 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 19**Modification de l'Accord

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.

**ARTICLE 20**Convention multilatérale

Le présent Accord sera modifié de façon à le rendre conforme à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

**ARTICLE 21**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'OACI. L'Accord prend 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 22**Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'OACI.

**ARTICLE 23**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 New York, le 26 septembre 2019, en langues française, espagnole et anglaise.

POUR LE GOUVERNEMENT DU  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Jean Asselborn  
Ministre des Affaires étrangères et  
européennes

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE DU CHILI

Teodoro Ribera Neumann  
Ministre des Affaires étrangères

**AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF RWANDA**

**ON**

**AIR SERVICES**

ARTICLE 1	Definitions
ARTICLE 2	Grant of Rights
ARTICLE 3	Designation and Authorization
ARTICLE 4	Revocation and Limitation of Authorization
ARTICLE 5	Application of Laws and Regulations
ARTICLE 6	Aviation Safety
ARTICLE 7	Aviation Security
ARTICLE 8	Customs Duties and other Charges
ARTICLE 9	Capacity
ARTICLE 10	Tariffs
ARTICLE 11	Airline Representatives
ARTICLE 12	Commercial Opportunities and Transfer of Funds
ARTICLE 13	Fair competition clause
ARTICLE 14	Cooperative Arrangements
ARTICLE 15	Intermodal Transport
ARTICLE 16	User Charges
ARTICLE 17	Statistics
ARTICLE 18	Consultations
ARTICLE 19	Settlement of Disputes
ARTICLE 20	Modification of Agreement
ARTICLE 21	Multilateral Convention
ARTICLE 22	Termination
ARTICLE 23	Registration
ARTICLE 24	Entry into Force

## THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

## THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF RWANDA

Hereinafter referred individually as “the Contracting Party” and collectively as “the Contracting Parties”;

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 Rwanda, the ministry in charge of civil aviation 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 any 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;

(i) “Nationals of the Grand Duchy of Luxembourg” shall be understood in this Agreement as referring to nationals of European Union States;

(j) “Airlines of the Grand Duchy of Luxembourg” shall be understood in this Agreement as referring to airlines designated by the Grand Duchy of Luxembourg.

**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 and 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 Rwanda 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 Rwanda; 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 Rwanda, 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 Rwanda and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Rwanda; or

(b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Rwanda; or

(c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Republic of Rwanda; 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 18 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

### Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or 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 safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at the 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 standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by 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 authorized 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 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 purposes of Article 33 of the 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 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 airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred 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 or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the first Contracting

Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for 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. 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 or by any other State.

9. If the privileges or condition of the licences or certificates referred to in paragraph 8 of this Article, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference has been filed with the International Civil Organization, the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

## 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 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security and binding upon 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 18 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 the provisions of paragraphs 1,2 and 3 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Rwanda 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

#### Fair Competition Clause

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity to the designated airline(s) of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall adopt all the appropriate measures within its jurisdiction to eliminate all form of discrimination or unfair competition practices with an adverse effect on the competitive position of the designated airline(s) of the other Party.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline(s), neither in conjunction with any other airline(s) or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

### ARTICLE 14

#### 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 airlines or airlines of a third country;

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

### ARTICLE 15

#### Intermodal 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 16

#### 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 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**Consultations

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.

DONE in Duplicate at Luxembourg, on this 26<sup>th</sup> day of November 2019, in the English language.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE  
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**

**Jean ASSELBORN  
Minister of Foreign and  
European Affairs**

**FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF RWANDA**

**Amandin RUGIRA  
Ambassador of the Republic of  
Rwanda to the Grand Duchy of  
Luxembourg**

**ROUTE ANNEX**

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

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Luxembourg	Any point	Points in Rwanda	Any point

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

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Rwanda	Any point	Luxembourg	Any point

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights.
2. The exercise of 5<sup>th</sup> freedom traffic rights for both full-cargo and passenger flights may be agreed upon request 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 territory of the Contracting Party designating the airline or airlines.

