

Dossier consolidé

Date de création : 19-12-2024

Projet de loi 8241

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

Date de dépôt : 09-06-2023

Date de l'avis du Conseil d'État : 10-10-2023

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-06-2023	Déposé	8241/00	<u>3</u>
28-07-2023	Avis de la Chambre de Commerce (27.7.2023)	8236/01, 8237/01, 8238/01, 8240/01, 8241/01	<u>84</u>
10-10-2023	Avis du Conseil d'État (10.10.2023)	8241/02	<u>89</u>
23-05-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (16) de la reunion du 23 mai 2024	16	<u>92</u>
23-05-2024	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région Procès verbal (31) de la reunion du 23 mai 2024	31	<u>115</u>
20-06-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (18) de la reunion du 20 juin 2024	18	<u>138</u>
21-06-2024	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Monsieur Gusty Graas	8241/03	<u>142</u>
27-06-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 17 - Projet de loi N°8241	<u>147</u>
27-06-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - Projet de loi N°8241	<u>150</u>
12-07-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (12-07-2024) Evacué par dispense du second vote (12-07-2024)	8241/04	<u>152</u>
19-07-2024	Résumé du dossier	Résumé	<u>155</u>
24-09-2024	Publié au Mémorial A n°404 en page 1	Mémorial A N° 404 de 2024	<u>157</u>

8241/00

N° 8241

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 9.6.2023

*

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 de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Château de Berg, le 26 mai 2023

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

I. Texte du projet de loi	2
II. Exposé des motifs	2
III. Fiche d'évaluation d'impact	5
IV. Fiche financière	7

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

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.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objet du projet de loi consiste à approuver l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg comme plate-forme 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 proposer des services aériens réguliers. Ils permettent en effet aux autorités aéronautiques respectives de réagir rapidement si un ou des 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, l'accord aérien concerné par le présent projet de loi contient également des clauses portant sur la désignation, la révocation et le contrôle, telles qu'elles sont exigées par le droit communautaire.

L'accord qui fait l'objet du présent projet de loi a été rédigé, en partie, sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») et 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, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI. L'Etat avec lequel cet accord a été conclu est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Quant au fond, l'accord est similaire, dans une large mesure, à d'autres accords aériens signé par le Grand-Duché de Luxembourg dans le passé. Plus précisément, l'accord couvre une série de dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens, y compris les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. Mis à part ces dispositions issues du modèle d'accord de l'OACI et largement acceptées par la communauté internationale de l'aviation civile, l'accord faisant l'objet du présent projet de loi contient également d'autres articles, dont les caractéristiques éditoriales diffèrent d'un

accord à l'autre afin de mieux répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans l'accord sont les suivants :

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services, c'est-à-dire, le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- l'inclusion de la clause dite de désignation européenne garantissant le principe selon lequel un transporteur aérien de l'Union européenne (ci-après « UE ») établi dans un Etat membre de l'UE a droit à un accès non discriminatoire au marché créé par les accords relatifs aux services aériens conclus entre un Etat membre autre que celui de son établissement principal et les pays tiers. Ainsi, ce principe issu des arrêts dits « Ciel ouvert » rendus par la Cour de Justice de l'Union européenne, permet à un transporteur aérien d'être désigné par un Etat membre alors même que cet Etat membre n'est pas celui qui octroie sa licence d'exploitation ;
- la stipulation permettant la limitation voire le retrait d'une autorisation dans le cas où le transporteur ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivré l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre (donc la charge payante disponible) et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs ;
- l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement des parties contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie contractante;
- le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques ;
- la procédure de règlement des différends ;
- l'engagement d'adapter l'accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique ;
- l'égalité des chances des opérateurs aériens désignées ainsi que la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

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

En outre, l'accord comporte une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire du Koweït, 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.

Il convient également de souligner que l'accord a fait l'objet d'une notification auprès de la Commission européenne à travers une notification dite d'ouverture des négociations (« *Notification of the opening of negotiations* ») et une notification dite de clôture/résultat des négociations (« *Notification of the outcome of negotiations* »).

La notification de l'ouverture et de clôture des négociations avec un Etat tiers est entièrement digitalisée et elle s'effectue à travers une plateforme sécurisée de la Commission européenne. La Commission européenne est notifiée par le biais d'un formulaire – le « *Notification of the opening of negotiations* ». Suite au paraphage de l'accord aérien par les autorités compétentes, la Direction de l'Aviation Civile informe la Commission européenne de la clôture et des résultats des négociations via la « *Notification of the outcome of negotiations* » et enregistre une version scannée de l'accord paraphé sur ladite plateforme afin que la Commission européenne puisse exercer son droit de regard.

L'ouverture des pourparlers été notifiée sur la plateforme CIRCABC le 19 septembre 2019 et le résultat des négociations a été notifié le 12 novembre 2019.

*

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

L'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021 s'inscrit dans la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

En termes de contenu, l'accord avec le Koweït se distingue des accords « typiques » en matière d'aviation civile en ce qu'il contient la clause dite « anti-free-rider » en son article 4, paragraphe 1, points d) et e).

En effet, avec l'exigence de la clause dite de désignation européenne, le principe de nationalité est devenu caduc vis-à-vis des opérateurs aériens. Afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste (« free rider ») pouvant surgir du système européen, certains Etats tiers font recours à une clause dite « anti-free-rider », acceptée par la Commission européenne. Cette clause a pour objectif d'éviter qu'une compagnie aérienne, opérant sous une licence d'exploitation d'un Etat membre de l'Union européenne avec lequel le Koweït n'a pas d'accord bilatéral ou vis-à-vis duquel le Koweït a imposé certaines restrictions, ne puisse tirer profit de l'accord bilatéral LUX-KWT en vue de contourner lesdites restrictions. La Commission européenne a été dûment notifiée de l'inclusion de cette clause dans l'accord bilatéral avec le Koweït à travers la « Notification of the outcome of negotiations » dans la plateforme dédiée.

Le fret transporté vers le Koweït inclut les denrées périssables, les produits pharmaceutiques ou encore des marchandises hors gabarit. Ainsi, cet accord permettra la mise en place d'un cadre juridique solide et à jour pour les opérations au Koweït.

Les opérations vers le Koweït ont commencé en octobre 1991. Historiquement, le Koweït était principalement une station „d'importation“ sur les routes de l'Europe vers l'Asie (c'est-à-dire que l'opérateur transportait des marchandises vers le Koweït). Cependant, depuis 2019, celui-ci développe davantage les exportations. L'entreprise est très satisfaite de la bonne coopération avec les autorités koweïtiennes.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation de l’Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l’Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021
Auteurs:	Pit Bichel et Luc Schons
Tél.:	247-74912 et 247-83690
Courriel:	pit.bichel@av.etat.lu et luc.schons@mae.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Le présent projet de loi se propose d’approuver l’Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l’État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes.
Date:	03 février 2023

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: Cargolux
Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui Non N.a.²
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)
Remarques/Observations: ...

4. 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:

5. 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 administrative³ 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 administratif⁴ 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 européennes, 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.
- Remarques/Observations:
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.

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.).

Si oui, lequel? ...

Remarques/Observations: ...

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 évaluation⁵? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? 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.

*

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

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

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT

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	Reconnaissance des certificats et licences (sécurité)
ARTICLE 7	Sûreté de l'aviation
ARTICLE 8	Droits de douane et autres frais
ARTICLE 9	Capacité
ARTICLE 10	Tarifs
ARTICLE 11	Représentants des compagnies aériennes
ARTICLE 12	Opportunités commerciales et transfert de fonds
ARTICLE 13	Clause de concurrence loyale
ARTICLE 14	Soumission des calendriers et des créneaux horaires
ARTICLE 15	Transport intermodal
ARTICLE 16	Frais d'utilisation
ARTICLE 17	Statistiques
ARTICLE 18	Consultations
ARTICLE 19	Règlement des différends
ARTICLE 20	Modification de l'Accord
ARTICLE 21	Convention multilatérale
ARTICLE 22	Résiliation
ARTICLE 23	Enregistrement
ARTICLE 24	Entrée en vigueur
ANNEXE	Tableau des routes

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT

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 1Définitions

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 l'État du Koweït, la Direction générale de l'Aviation 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 l'Annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout amendement y relatif ;
- (d) l'« Annexe » désigne l'annexe au présent Accord et tout amendement y relatif ;

(e) 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 ;

(f) le terme « capacité » signifie :

- en ce qui concerne un aéronef, la charge utile dudit aéronef disponible sur une route ou un tronçon de route ;
- en ce qui concerne un service aérien déterminé, la capacité de l'aéronef utilisé pour assurer ledit service multipliée par la fréquence d'exploitation par ledit aéronef au cours d'une période donnée sur une route ou un tronçon de route ;

(g) le terme « compagnie désignée » signifie toute compagnie aérienne qu'une Partie contractante a désigné par écrit à l'autre Partie contractante et qui a été autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

(h) 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 ;

(i) le terme « Traités de l'UE » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

(j) le terme « État membre de l'UE » ou « État membre de l'Union européenne » ou « État membre de l'Europe » désigne un État qui est membre de l'Union européenne ;

(k) 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 ;

(l) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention ;

(m) le terme « frais d'utilisation » désigne : les frais facturés aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ;

- (n) les « ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg » désignent, dans le cadre du présent Accord, les ressortissants des États de l'Union européenne ;
- (o) 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 ledit territoire, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.
2. 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.
3. Les compagnies aériennes de chaque Partie contractante différentes de celles désignées dans l'Article 3 du présent Accord bénéficient également des droits stipulés aux paragraphes 1(a) et 1(b) du présent Article.

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 sur les routes spécifiées conformément au présent Accord, et de retirer ou de modifier de telles désignations.
2. La ou les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent être tenues de prouver à l'autre Partie contractante qu'elles

sont qualifiées pour remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ladite Partie contractante dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

3. Dès réception d'une telle désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent les autorisations et permis appropriés dans les délais les plus brefs, à condition que :

- a) dans le cas d'une ou de plusieurs compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg :
 - (i) la compagnie aérienne soit établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
 - (ii) l'État membre de l'Europe responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - (iii) la compagnie aérienne soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou soit effectivement contrôlée par des États membres de l'Europe et/ou par des ressortissants desdits États, et/ou par des États membres de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ;
- b) dans le cas d'une ou de plusieurs compagnies aériennes désignées par l'État du Koweït :
 - i) la compagnie aérienne soit établie sur le territoire de l'État du Koweït et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément aux lois du Koweït ; et
 - ii) l'État du Koweït exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, et soit responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ; et
 - iii) la compagnie aérienne soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par l'État du Koweït et/ou ses ressortissants.

4. Lorsqu'une ou plusieurs compagnies aériennes ont été désignées et autorisées en vertu du présent Article, elles peuvent à tout moment commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

ARTICLE 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. 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 l'État du Koweït, 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 l'État du Koweït ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de l'État du Koweït ; ou
- (b) les autorités de l'État du Koweït n'exercent pas ou n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par l'État du Koweït et/ou par ses ressortissants et/ou par des entités légales de l'État du Koweït ; 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.

2. Les autorités aéronautiques de l'État du Koweït 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 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 est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord bilatéral relatif à des services aériens entre l'État du Koweït et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé des droits de trafic aux compagnies aériennes désignées par l'État du Koweït ; ou
- (e) la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un Accord bilatéral conclu entre l'État du Koweït et un autre État membre de l'Union européenne, et l'État du Koweït peut démontrer que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans ledit autre État membre de l'Union européenne, la compagnie aérienne; ou contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un Accord bilatéral entre l'État du Koweït et ledit autre État membre de l'Union européenne ; ou
- (f) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de l'État du Koweït ; ou
- (g) 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, ou à moins que la sûreté ou la sécurité n'exige de prendre des mesures conformément aux dispositions de l'Article 6 (Sécurité de l'aviation) ou de l'Article 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, les droits de chaque Partie contractante tels qu'établis dans les 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 18 du présent Accord.

4. En cas d'action d'une Partie contractante en vertu du présent Article, les droits des deux Parties contractantes ne sont pas lésés.

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 un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante 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 sur les routes spécifiées dans l'Annexe, 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 sur les routes spécifiées, autorisent l'enregistrement d'un différend auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les Autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations en vertu de l'Article 18 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.

10. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante résultant des dispositions du présent Article s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de ladite compagnie aérienne.

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 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 lesdites dispositions en matière de sûreté et exigences sont applicables aux Parties contractantes. Les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire national ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire national ou, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des Traités de l'UE ou détiennent des Licences d'exploitation valides conformément aux lois de l'UE, agissent conformément auxdites 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.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, soumettre à des contrôles de sûreté les passagers et leurs bagages à main, et soumettre à des contrôles appropriés les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante s'assure également que lesdites mesures sont adaptées pour répondre à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément aux lois en vigueur dans ce pays, y compris la législation de l'Union européenne dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg. 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.

6. 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.

7. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates. De telles consultations commencent dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception d'une demande de l'une des Parties contractantes. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations, ou toute autre période convenue entre les Parties contractantes, constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut prendre des mesures provisoires à tout moment. Toute action engagée conformément au présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions du présent Article en matière de sûreté.

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 d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'à leur 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.

4. Les biens mobiliers de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante, tels que l'équipement de bureau, les fournitures, les documents de voyage, y compris les billets d'avion, les connaissements aériens ainsi que le matériel publicitaire et les articles promotionnels, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires.

5. Dans le cas où la ou les compagnies désignées d'une Partie contractante concluent, pour cause d'urgence, des arrangements avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes portant sur le prêt ou l'utilisation de l'un quelconque des produits visés aux paragraphes (1), (2) et (3) du présent Article, les secours prévus au titre dudit Article doivent leur être accordés.

ARTICLE 9

Capacité

1 La ou les compagnies désignées par les Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord.

2 La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de

fournir les services convenus, en tenant pleinement compte des exigences des services long-courriers.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 10

Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués par les compagnies désignées des Parties contractantes pour les services convenus couverts par le présent Accord sont établis à des niveaux raisonnables et en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris les taux, les bénéfices raisonnables, les tarifs d'autres compagnies aériennes et d'autres considérations commerciales sur le marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt des tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance de son territoire et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le transport via son territoire lorsque les escales sont autorisées sur ledit territoire. Un tel dépôt peut être exigé au plus tard soixante (60) jours avant la date d'introduction proposée. Dans certains cas, cette période maximale peut être réduite.

3. Chacune des Parties contractantes a le droit d'approuver ou non des tarifs pour le transport « aller simple » ou « aller-retour » entre les territoires des deux Parties, et entre le territoire de l'une des Parties contractantes et celui d'un pays tiers, sous réserve de l'approbation dudit pays tiers, lorsque le transport commence sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, ou entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un pays tiers, chaque Partie autorise la compagnie désignée de l'autre Partie contractante à s'aligner sur tout tarif actuellement autorisé par la compagnie désignée de l'une des Parties ou d'un pays tiers pour un service comparable entre ces mêmes points.

5. L'approbation des tarifs découlant des dispositions des paragraphes 3 et 4 susmentionnés peut être donnée expressément par l'une ou l'autre des Parties contractantes à la compagnie désignée qui dépose les tarifs. Toutefois, dans l'attente d'une décision de la Partie contractante concernée, la compagnie désignée peut entreprendre des activités de marketing, de publicité et de vente aux tarifs proposés pour le transport à compter de ou après la date d'entrée en vigueur proposée, à condition qu'ils soient associés à la mention « sous réserve d'approbation gouvernementale ». En aucun cas, la publicité ou la vente ne doit être effectuée avant le dépôt des tarifs proposés auprès des deux Parties.

6. Sans préjudice des lois applicables en matière de concurrence et de protection des consommateurs qui prévalent sur le territoire de chaque Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne peut prendre de mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un tarif qu'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante se propose de pratiquer ou pratique en relation avec les services aériens internationaux prévus dans le présent Accord. Les interventions des Parties contractantes telles que décrites dans le paragraphe (7) ci-après se limitent à :

- a. la prévention des tarifs ou pratiques indûment discriminatoires ;
- b. la protection des consommateurs contre les prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ou d'une pratique concertée entre les compagnies aériennes ;
- c. la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas.

7. Sans préjudice des dispositions du paragraphe (3) du présent Article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent expressément refuser les tarifs soumis par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles estiment qu'un tarif proposé par lesdites compagnies relève des catégories définies au paragraphe (6) du présent Article.

8. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant tout tarif de la compagnie désignée de l'autre Partie pour les services couverts par le présent Accord, y compris lorsque le tarif concerné a fait l'objet d'un avis de refus. Lesdites consultations se tiennent au plus tard dans les soixante (60) jours après réception de la demande. Les Parties coopèrent pour obtenir les informations nécessaires au règlement raisonné des litiges. Si les Parties parviennent à un consensus, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que ledit consensus entre en vigueur.

9. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur, à moins qu'il ne soit retiré par la compagnie désignée concernée avec l'autorisation de la Partie contractante concernée, jusqu'à la date d'expiration

prévue, le cas échéant, ou jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs. Le tarif concerné peut être prorogé au-delà de la date d'expiration initiale avec l'accord de la Partie contractante concernée. Toutefois, un tarif ne peut être prolongé de plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré, à moins d'avoir été approuvé par la Partie concernée.

10. La Partie contractante s'efforce de veiller à ce que, dans la mesure permise par ses lois et règlements nationaux, les violations des tarifs établis conformément au présent Article par toute compagnie aérienne, tout passager ou tout agent de fret, organisateur de voyages ou commissionnaire de transport fassent l'objet d'enquêtes efficaces et que des mesures soient prises contre les contrevenants sur une base cohérente et non discriminatoire.

11. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 10 du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de l'État du Koweït pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

ARTICLE 11

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante 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.

4. En cas de nomination d'un agent général ou d'un agent général de vente, celui-ci est nommé conformément aux lois et règlements applicables de chaque Partie contractante.

ARTICLE 12

Opportunités commerciales et transfert de fonds

1. Sous réserve des lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante, chaque compagnie désignée a le droit de 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. Lorsque le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, celui-ci s'applique.

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

ARTICLE 13

Clause de concurrence loyale

1. Chaque Partie 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 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.

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 destinée à avoir pour effet d'affaiblir considérablement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

ARTICLE 14**Soumission des calendriers et des créneaux horaires**

1. Les compagnies désignées doivent soumettre aux autorités compétentes des Parties contractantes, au plus tard trente (30) jours avant le début des services convenus sur les routes spécifiées conformément à l'Article (3) du présent Accord, le type de service, les aéronefs et les Créneaux horaires ou toute modification de ceux-ci.
2. Les autorités compétentes qui reçoivent lesdits Créneaux horaires doivent normalement les approuver ou suggérer des modifications. En tout état de cause, les compagnies désignées ne doivent pas commencer leurs services avant que les Créneaux horaires ne soient approuvés par les autorités compétentes concernées. Cette disposition s'applique également aux modifications ultérieures.

ARTICLE 15**Transport 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 passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

ARTICLE 16

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.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les frais d'utilisation entre les autorités compétentes ou l'aéroport ou le prestataire de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes ayant recours aux services et installations proposés par lesdites autorités ou ledit prestataire de services, dans la mesure du possible, par l'intermédiaire d'organisations représentatives desdites compagnies aériennes. Il convient d'informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre des modifications. Chaque Partie contractante encourage, en outre, ses autorités compétentes ou ses prestataires de services et lesdits utilisateurs à échanger les informations appropriées relatives aux frais d'utilisation.

ARTICLE 17

Statistiques

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

ARTICLE 18

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la

mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications 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 19

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'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 dans un délai de soixante (60) jours, elles soumettent le différend à la décision d'un tribunal arbitral. Ledit tribunal arbitral est composé comme suit :

a. Chaque Partie contractante désigne un arbitre ; si l'une des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les soixante (60) jours, celui-ci est désigné par le Président du Conseil de l'OACI à la demande de l'autre Partie contractante.

b. Le troisième arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers et préside le tribunal arbitral, est nommé soit :

i. d'un commun accord par les Parties contractantes ; ou

ii. si, dans un délai de soixante (60) jours, les Parties contractantes ne tombent pas d'accord, par le Président du Conseil de l'OACI à la demande de l'une des Parties contractantes. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président le plus ancien, qui n'est ressortissant d'aucune des deux Parties, procède à cette désignation.

3. Le tribunal arbitral statue à la majorité. Ces décisions sont contraignantes pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante assume les frais de son propre membre, ainsi que ceux de sa représentation dans les procédures arbitrales ; les frais du président et tous les autres frais sont supportés à parts égales par les Parties contractantes. À tous les autres égards, le tribunal arbitral a sa propre procédure.

4. Le tribunal arbitral s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de soixante (60) jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les soixante (60) jours qui suivent la soumission des réponses.

5. La décision du tribunal arbitral est définitive et contraignante pour les Parties au différend.

6. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du paragraphe (5) du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges en vertu du présent Accord.

ARTICLE 20

Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

ARTICLE 21

Convention multilatérale

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est résilié, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale a lieu conformément à l'Article (20) du présent Accord.

ARTICLE 22Résiliation

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 23Enregistrement

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

ARTICLE 24Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur après satisfaction des exigences juridiques internes par chaque Partie contractante, les Parties se notifiant mutuellement du respect desdites exigences par le biais d'un échange de notes diplomatiques.

Il annule et remplace l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'État du Koweït relatif à des Services aériens, signé le 28 juillet 1993.

L'Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date de réception de la dernière notification.

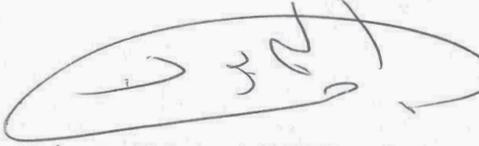
EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Luxembourg, le 12 Shaban 1442 H, équivalent au 25 mars 2021, en deux originaux en langues française, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi. Toutefois, en cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord ou de son Annexe, le texte anglais prévaut.

POUR LE GOUVERNEMENT DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG


Jean ASSELBORN
Ministre des Affaires étrangères et
européennes

POUR LE GOUVERNEMENT DE
L'ÉTAT DU KOWEÏT


Jasem Mohamed ALBUDAIWI
Ambassadeur de l'État du Koweït
auprès du Grand-Duché de Luxembourg

**ANNEXE
TABLEAU DES ROUTES**

Section 1 :

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :

Luxembourg – Point(s) intermédiaire(s) – Koweït – Point(s) au-delà

Section 2 :

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de l'État du Koweït :

Koweït – Point(s) intermédiaire(s) – Luxembourg – Point(s) au-delà

REMARQUES :

1. Des points intermédiaires et/ou au-delà peuvent, à la discrétion de la ou des compagnies désignées, être omis sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols.

2. La ou les compagnies désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exercer des droits de trafic de cinquième liberté à l'un quelconque des points intermédiaires et/ou au-delà, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols.

اتفاقية

بين

حكومة دولة الكويت

و

حكومة دوقية لوكسمبورغ الكبرى

للخدمات الجوية

- المادة 1 - التعاريف
المادة 2 - منح الحقوق
المادة 3 - التعيين والتصريح
المادة 4 - إلغاء وتقييد التفويض
المادة 5 - تطبيق القوانين والأنظمة
المادة 6 - الاعتراف بالشهادات والتراخيص (السلامة)
المادة 7 - أمن الطيران
المادة 8 - الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى
المادة 9 - السعة
المادة 10 - التعريفات
المادة 11 - ممثلي مؤسسات النقل الجوي
المادة 12 - الفرص التجارية وتحويل الموارد المالية
المادة 13 - بند المنافسة العادلة
المادة 14 - اعتماد جداول التشغيل
المادة 15 - النقل متعدد الوسائط
المادة 16 - رسوم الاستخدام
المادة 17 - الإحصائيات
المادة 18 - المشاورات
المادة 19 - تسوية الخلافات
المادة 20 - تعديل على الاتفاقية
المادة 21 - معاهدة متعددة الاطراف
المادة 22 - الانهاء
المادة 23 - التسجيل
المادة 24 - دخول حيز النفاذ
الملحق - جدول الطرق

حكومة دولة الكويت

و

حكومة دوقية لوكسمبورغ الكبرى

المشار إليهما فيما بعد بشكل فردي باسم "الطرف المتعاقد" وبصيغة الجمع باسم "الأطراف المتعاقدة"؛ وكونهما ضمن أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام 1944؛

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية لغرض إنشاء خدمات جوية بين الأقاليم التابعة لهما وخارجها. ورغبة منها في ضمان تحقيق أعلى درجات الأمن والسلامة في مجال النقل الجوي الدولي. قد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاقية وما لم يقتض سياق النص معنى آخر:

- (أ) "سلطات الطيران" تعنى بالنسبة دوقية لوكسمبورغ الكبرى، الوزير المسؤول عن الطيران المدني، وبالنسبة لدولة الكويت، الإدارة العامة للطيران المدني، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً.
- (ب) "الخدمات المتفق عليها" تعني الخدمات الجوية المجدولة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والشحن والبريد بشكل منفصل أو مجتمع؛
- (ج) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي عليها.
- (ح) "الملحق" يعني ملحق هذه الاتفاقية وأي تعديلات عليه؛
- (خ) "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 بما في ذلك أي ملحق تم تبنيه وفقاً للمادة (90) من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقاً للمادتين (90) و(94) طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم تبنيها من قبل الطرفين المتعاقدين.
- (د) "السعة" تعني:

- 1- بالنسبة للطائرة، الحمولة المتوفرة بالطائرة على الطريق أو جزء من الطريق.
- 2- بالنسبة لخدمة جوية معينة، سعة الطائرة المستخدمة في هذه الخدمة مضمرة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها هذه الطائرة خلال فترة معينة على طريق ما أو جزء منه؛
- (ذ) "مؤسسة نقل جوى معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين المتعاقدين بتعيينها كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية؛

- (ر) "تعرفه" تعني الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع وشروط تطبيق هذه الأسعار بما في ذلك الأسعار والشروط المتعلقة بالوكالات وغيرها من الخدمات الإضافية باستثناء أي أجور وشروط تتعلق بنقل البريد؛
- (ز) "معاهدات الاتحاد الأوروبي" تعني معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة وظائف الاتحاد الأوروبي؛
- (س) يُقصد بالمصطلحات "دول أعضاء أوروبا" أو "أعضاء دول الاتحاد الأوروبي" أو أعضاء الدول الأوروبية" هي أي دولة منضمة إلى أعضاء الاتحاد الأوروبي؛
- (ش) عبارات "خدمة جوية" و "خدمة جوية دولية" و "مؤسسة جوية" و "هبوط لأغراض غير تجارية" لأغراض هذا الاتفاق ، تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادة (96) من المعاهدة.
- (ص) "الإقليم" له نفس المعنى المحدد في المادة (2) من المعاهدة.
- (ض) "أجور المستخدمين" تعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران.
- (ط) يقصد بمصطلح "رعايا دوقية لوكسمبورغ الكبرى" في هذه الاتفاقية مواطني دول الاتحاد الأوروبي؛
- (ظ) يشير مصطلح "مؤسسة النقل الجوي التابعة لدوقية لوكسمبورغ الكبرى" في هذه الاتفاقية أنها إلى مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دوقية لوكسمبورغ الكبرى.

المادة 2

منح الحقوق

- 1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية لتشغيل خدمات جوية دولية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- أ) حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر بدون هبوط؛
- ب) حق التوقف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية؛
- ج) حق التوقف في النقاط على الطرق المحددة ضمن جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية لغرض حمل وإنزال حركة نقل جوي دولي من ركاب وشحن والبريد؛ و
- 2) ليس في هذه المادة ما يخول مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق الامتياز الذي يتيح لها أن تأخذ على متن الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاباً وبضائع وبريد مقابل أجر لنقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 3) يحق لمؤسسات النقل الجوي لكلا الطرفين المتعاقدين ، بخلاف المؤسسات المعينة بمقتضى مادة (3) من هذه الاتفاقية ، التمتع بالحقوق الموضحة في الفقرات (1)أ و (1)ب من هذه المادة.

المادة 3

التعيين والتصريح

1) يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي، واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحدد وفقاً لهذه الاتفاقية وسحب أو هذا التعيين.

2) يجوز أن يطلب من مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد أن تقدم للطرف المتعاقد الآخر ما يثبت أنه تتوافر فيها الشروط التي تنص عليها القوانين واللوائح التي يطبقها بصورة عادية ومعقولة هذا الطرف المتعاقد لتشغيل خدمات جوية دولية وفقاً لأحكام المعاهدة.

3) عند استلام هذا التعيين، وطلب مؤسسة النقل الجوي المعينة بالطريقة والجراء المتبع لتصريح التشغيل والرخصة الفنية، يمنح كل طرف متعاقد التصريح المناسب بغرض التشغيل بأقل قدر ممكن من التأخير في الاجراءات شريطة تحقيق ما يلي:

أ. في حالة مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل دوقية لوكسمبورغ الكبرى:

1. أن تكون قد تأسست في إقليم دوقية لوكسمبورغ الكبرى بموجب

المعاهدة المؤسسة للاتحاد الأوروبي ويكون لديها ترخيص تشغيل

ساري المفعول طبقاً لقانون الإتحاد الأوروبي، و

2. أن تكون ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل

الجوي بيد الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو الدولة العضو في

المنطقة الاقتصادية الأوروبية ومنطقة التجارة الحرة الأوروبية

المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة وأن تكون

محتفظة بهذه السيطرة، وأن يتم تحديد سلطات الطيران ذات

الصلة بشكل واضح في التعيين؛ و

3. أن تكون ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة

الأغلبية، وأن تكون الرقابة الفعلية للمؤسسة في يد دولة عضو في

الاتحاد الأوروبي و/أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة، و/أو مواطني

هذه الدول، أو

ب - في حالة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت:

1. ان تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة

الكويت أو مرخصة وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الكويت، أو

2. ان تكون ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة

النقل الجوي بيد دولة الكويت، أو

3. ان تكون ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال

حصة الأغلبية، أو لم تكن السيطرة الفعلية للمؤسسة في يد دولة

الكويت، و/أو مواطنيها.

4) عندما يتم تعيين مؤسسة نقل جوي والتصريح لها طبقاً لهذه المادة ، فإنه يجوز لها في أي وقت أن تبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة 4

الإلغاء وتقييد التفويض

1) يحق لسلطات الطيران لدى دولة الكويت وفقاً للتصاريح المشار إليها في المادة (3) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دوقية لوكسمبورغ الكبرى إلغاء تلك التصاريح أو تعليقها أو فرض شروط على هذا التصريح بصورة مؤقتة أو دائمة، في حال:

أ- إن لم تكن مؤسسة نقل جوي قد تأسست في إقليم دوقية لوكسمبورغ الكبرى بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي، أو لم يكن لديها ترخيص ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو

ب- إن لم تكن ممارسة أو الحفاظ على الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة أو لم تكن محتفظة بهذه السيطرة، أو إن لم تكن سلطات الطيران ذات صلة محددة بشكل واضح في التعيين، أو

ت- إن لم تكن ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، أو لم تكن الرقابة الفعلية للمؤسسة في يد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة، و/أو مواطني هذه الدول، أو

ث- أن تكون مؤسسة النقل الجوي حاصلة على شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو في الاتحاد الأوروبي لا يوجد بينها وبين دولة الكويت اتفاق خدمات جوية ثنائي، وتكون الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي هذه قد رفضت منح حق نقل لمؤسسات نقل جوية معينة من قبل دولة الكويت.

ج- إن كانت مؤسسة النقل الجوي مصرحاً لها بالفعل بالتشغيل بموجب اتفاقية ثنائية ما بين دولة الكويت ودولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي، ويمكن لدولة الكويت أن تثبت أنه من خلال ممارسة حقوق النقل بموجب هذه الاتفاقية على طريق جوي يتضمن نقطة في دولة أخرى في الاتحاد الأوروبي، ستتحايل مؤسسة النقل الجوي على القيود المفروضة على حقوق النقل بموجب اتفاقية ثنائية بين دولة الكويت وتلك الدولة العضو الأخرى في الاتحاد الأوروبي، أو

ح- في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي المعينة الوفاء بالشروط المفروضة بموجب القوانين والنظم التابعة لدولة الكويت، أو

خ- فشل مؤسسة النقل الجوي بخلاف ذلك في العمل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية؛

2) يحق لسلطات الطيران لدى دوقية لوكسمبورغ الكبرى وفقاً للتصاريح المشار إليها في المادة (3) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت إلغاء تلك التصاريح أو تعليقها أو فرض شروط على هذا التصريح بصورة مؤقتة أو دائمة، في حال:

- أ- إن لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة الكويت أو مرخصة وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الكويت، أو لم يكن لديها ترخيص ساري المفعول صادر عن سلطات دولة الكويت، أو
- ب- إن لم تكن ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي أو الحفاظ عليها بيد دولة الكويت، أو
- ت- إن لم تكن ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، أو لم تكن السيطرة الفعلية للمؤسسة في يد دولة الكويت، / أو من قبل الجهات القانونية لدولة الكويت؛ أو
- ث- في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي المعينة الوفاء بالشروط المفروضة بموجب القوانين والنظم المتبعة في دوقية لوكسمبورغ الكبرى؛ أو
- ج- فشل مؤسسة النقل الجوي بخلاف ذلك في العمل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية؛
- 3** مالم يكن من المحتم اتخاذ إجراء فوري لمنع الخروج عن القوانين والنظم المشار إليها أعلاه، أو مالم يتطلب اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المادة 6 (سلامة الطيران) أو المادة 7 (أمن الطيران)، فإنه لا تمارس حقوق كل طرف متعاقد والواردة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات بين سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (18) من هذه الاتفاقية
- 4** في حال اتخذ أحد الطرفين المتعاقدين إجراءات طبقاً لأحكام هذه المادة فإن الحقوق الأخرى لكل من الطرفين المتعاقدين لا تتأثر.

المادة 5

تطبيق القوانين والأنظمة

- 1) يجب الامتثال للقوانين واللوائح والأنظمة لأي من الطرفين المتعاقدين، والمتعلقة بدخول وخروج الطائرات العاملة في مجال الخدمات الجوية الدولية أو بتشغيل وملاحة هذه الطائرات، من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها وأثناء وحتى مغادرتها من الإقليم المذكور.
- 2) يجب الامتثال للقوانين واللوائح والأنظمة لأي من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالهجرة وجوازات السفر أو غيرها من وثائق السفر المعتمدة، والدخول، والتخليص، والجمارك والحجر الصحي، من قبل الطاقم أو الركاب و / أو نيابة عن البضائع والشحن والبريد المنقول بواسطة طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر لدى دخولها، وأثناء تواجدها وخروجها من أراضي الطرف المتعاقد المذكور.
- 3) لا يعطي أي من الطرفين المتعاقدين الأفضلية لأي مؤسسة نقل جوي على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر العاملة في خدمات جوية دولية مماثلة في تطبيق لوائح الجمارك والهجرة والحجر الصحي الخاصة به.

4) لا يجوز أن يخضع الركاب والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين وعدم مغادرة منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، لأكثر من لرقابة مبسطة. وتعفى الأمتعة والشحنات والبريد في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأي رسوم وفرائض وطنية أخرى.

المادة 6

الاعتراف بالشهادات والتراخيص (السلامة)

- 1) يجوز لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقتي الطائرات والطائرات أو عملهما. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- 2) إذا ما اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين، بعد هذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، فإن الطرف المتعاقد الأول يقوم بإخطار الطرف المتعاقد الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات خلال (15) يوماً أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية (إلغاء وإيقاف التصريح).
- 3) على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة، فقد تم الاتفاق على أنه عند تشغيل أي طائرة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد الآخر إخضاع الطائرة أثناء تواجدها في إقليمه للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة "تفتيش الساحة") على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير اقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.
- 4) إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة عن:
 - أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة في وقت إجراء التفتيش، أو
 - ب) قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة بموجب المعاهدة في وقت إجراء التفتيش،
 فإن للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن الشهادات والتراخيص لتلك الطائرة أو طاقمها صالحة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المادة 33 من المعاهدة.
- 5) في حال إذا ما رفض ممثلي مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منح الإذن بإجراء تفتيش الساحة على طائرة تابعة لهم وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة 3 من هذه المادة فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلقاً جدياً كما هو مشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

- 6** بناءً على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم إجراؤها، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الاجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.
- 7** يتوقف أي اجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين 2 و 6 إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الاجراء.
- 8** شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، وما زالت سارية المفعول، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية التي يتيحها هذا الاتفاق، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقاً للمعاهدة. وبالرغم من ذلك، يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه بواسطة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض الطيران فوق اقليمه.
- 9** إذا ما أصدرت سلطات الطيران المدني في طرف متعاقد ترخيصاً لأي شخص أو مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة يتضمن الحقوق والشروط المشار إليها في الفقرة (8) من هذه المادة فيما يتعلق بطائرة تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وكانت هذه الحقوق أو الشروط مسجلة لدى منظمة الطيران المدني الدولي ولكنها تسمح بوجود اختلاف عن المعايير المقررة بموجب المعاهدة، فإن لسلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب اجراء مشاورات مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الأول وفقاً لأحكام المادة 18 من هذا الاتفاق بهدف الوصول إلى قناعة بأن تلك الحقوق والشروط مقبولة لديهم. وعند الاخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضي فإن ذلك سوف يشكل أساساً لإعمال أحكام المادة 4 من هذه الاتفاقية.
- 10** في حال قيام دوقية لوكسمبورغ الكبرى بتعيين مؤسسة نقل جوي تخضع إدارتها الفعلية بيد دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر سوف تطبق بالتساوي وفقاً لما جاء في هذه المادة فيما يخص تبني أو بممارسة أو بالاستمرار بمعايير السلامة من قبل تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي وكذلك بالنسبة لتصريح التشغيل الخاص بمؤسسة النقل الجوي هذه.

المادة 7

أمن الطيران

- 1** يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض

الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 م ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 م ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 م ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988 م ، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض اكتشافها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991 ، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2 يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3 يتصرف الطرفان المتعاقدان وفقا لأحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك إلى الحد المطبق من أحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما أو، في حالة دوقية لكسمبرغ الكبرى، مشغلو الطائرات التي تم إنشاؤها في إقليميهما بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي أو لديهم ترخيص تشغيل صالح وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران هذه.

4 يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه.

5 وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطقم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات (بما في ذلك الأمتعة المشحونة) ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات. وأن يتم التعديل على التدابير لمواجهة أي تهديدات متصاعدة. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يتعين على مشغلي الطائرات أن يراعوا، للمغادرة أو أثناء وجودهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أحكام أمن الطيران بما يتوافق مع القانون المعمول به في ذلك البلد، متضمناً، في حالة حكومة دوقية لكسمبرغ الكبرى، قانون الاتحاد الأوروبي. يتعاون كل طرف متعاقد أيضاً بشكل إيجابي مع أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

6 عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضها البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة.

7) حينما تتوافر لأحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، أنه يحق للطرف الأول طلب إجراء مشاورات فورية مع نظيره. وتبدأ تلك المشاورات في غضون (15) يوماً من بدء المشاورات، أو أي فترة أخرى قد يتم الاتفاق عليها بين الأطراف المتعاقدة. تهدف هذه المشاورات إلى التوصل إلى اتفاق بشأن التدابير المناسبة للقضاء على الأسباب الفورية للقلق واعتماد الإجراءات اللازمة لتهيئة الظروف الأمنية المناسبة في إطار المعايير الأمنية لمنظمة الطيران المدني. عدم الوصول إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أية مدة يتفق عليها من بداية المشاورات يشكل أساساً لعدم منح الترخيص لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر أو لإلغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه. حينما يبرر ذلك وجود ظرف طارئ أو من أجل منع المزيد من حالات عدم الامتثال لأحكام هذه المادة، فإن للطرف الأول الحق باتخاذ الإجراءات المؤقتة بهذا الشأن. يجب وقف أي إجراء يتخذ وفقاً لهذه الفقرة عند امتثال الطرف المتعاقد الآخر للأحكام الأمنية من هذه المادة.

المادة 8

الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

- 1) يجب على كل طرف متعاقد على أساس المعاملة بالمثل، إعفاء مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية، المشروبات والتبغ بكميات محدودة أثناء الرحلة) وغيرها من العناصر المجهزة للاستخدام أو المستخدمة فقط في تشغيل أو صيانة طائرات مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الذي يقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها، من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية فرائض أو ضرائب أخرى عند وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 2) يتم تطبيق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على العناصر المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة؛

- أ- العناصر التي يتم ادخالها إلى إقليم أحد الأطراف المتعاقدة من قبل أو نيابة عن مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر؛
 - ب- العناصر التي يتم الاحتفاظ بها على متن طائرات مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لأحد الأطراف المتعاقدة لدى الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته؛
 - ج- العناصر التي تم إحضارها على متن طائرة تابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الأطراف المتعاقدة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمخصصة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛
- سواء تم استخدام هذه العناصر أو استهلاكها بالكامل داخل أراضي الطرف المتعاقد الذي يمنح الإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم نقل هذه العناصر في أراضي الطرف المتعاقد المذكور.

(3) يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وقطع الغيار وخزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لأنظمة الجمارك.

(4) تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية رسوم أو ضرائب أخرى الممتلكات المنقولة الخاصة بمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مثل المعدات المكتبية، القرطاسية، وثائق السفر بما في ذلك تذاكر السفر وبوالص الشحن وكذلك مواد الدعاية والهدايا التي يتم ادخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(5) في حالة الطوارئ وعند قيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بالدخول في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي بغرض الاستعارة أو استخدام أي من المواد المحددة في الفقرات (1)، (2) و (3) في هذه المادة، تكون المساعدات المذكورة في هذه المادة متاحة لمؤسسة النقل الجوي تلك.

المادة 9

السعة

(1) يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لكل مؤسسة نقل جوي معينة لتقديم الخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية.

(2) يجب أن تكون السعة التي توفرها مؤسسة النقل الجوي المعينة على النحو الذي سيمكن مؤسسة النقل الجوي هذه، عند عامل تحميل معقول، من تقديم الخدمات المتفق عليها مع مراعاة متطلبات العمليات عبر مؤسسات النقل الجوي بالكامل.

(3) لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منفرداً بفرض قيود على مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتحديد حجم الحركة، أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها، أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها على أي من الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية. في حالة اعتقاد أحد الطرفين المتعاقدين بأن العملية المقترحة أو التي أجرتها مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر تؤثر بشكل غير ملائم على الخدمات المتفق عليها والتي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة، يجوز له طلب التشاور وفقاً للمادة 18 من هذه الاتفاقية.

المادة 10

التعريفات

(1) يتم تحديد التعريفات المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية والتي يتم تشغيلها بواسطة كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة وفقاً لهذه الاتفاقية، يجب ان بمستويات معقولة، مع الأخذ بالاعتبار الواجب لجميع العوامل ذات الصلة، بما في ذلك تكلفة التشغيل والأرباح المعقولة وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى، وأي اعتبارات تجارية أخرى في السوق.

2) يجوز لكلا الطرفين المتعاقدين طلب تسجيل التعريفات المفروضة للرحلات من وإلى إقليمها لدى سلطات الطيران التابعة لديها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وفي بعض الظروف الاستثنائية، للنقل عبر إقليمه حيث يُسمح بالتوقف في إقليمه. على أن يتم تحصيل الرسوم من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر من وإلى إقليمها. وقد يلزم تقديم هذا التسجيل في موعد لا يزيد عن ستين (60) يوماً من التاريخ المقترح للتقديم. في بعض الحالات الفردية، قد يتم تقليل هذه الفترة.

3) لكل طرف متعاقد الحق في ابداء الموافقة أو الرفض على تعريفات النقل سواء كان في اتجاه واحد أو ذهاباً وإياباً بين إقليم الطرفين المتعاقدين، أو بين أي إقليم تابع لأحد الطرفين المتعاقدين أو أي إقليم يقع في حدود بلد ثالث، عندما يتم البدء في النقل إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد، يكون ذلك رهناً لموافقة البلد الثالث.

4) فيما يتعلق بالنقل ما بين الأقاليم التابعة للأطراف المتعاقدة، أو بين أقاليم أحد الأطراف المتعاقدة وإقليم بلد ثالث، يجب على كل طرف السماح لمؤسسات النقل الجوي المعنية لدى الطرف المتعاقد الآخر بالتماشي مع أي تعرفه مسموح بها حالياً للتطبيق من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية لدى أي طرف متعاقد أو التابعة لبلد ثالث، وذلك بمقابل خدمة مماثلة بين ذات النقاط.

5) يمكن أن يتم منح الموافقة بشكل واضح وصریح على التعريفات المترتبة على أحكام الفقرتين 3 و 4 أعلاه وذلك من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إلى مؤسسة النقل الجوي المعنية التي تقدم التعريفات. ولكن، يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية، أثناء انتظار قرار من الطرف المتعاقد المعني، أن تمارس التسويق والإعلان والبيع وفقاً للتعريفات المقترحة للنقل والتي ستبدأ في أو بعد التاريخ المقترح للنفاذ، شريطة أن تكون تستوفي أنها "تخضع لموافقة الحكومة". لن يتم الإعلان أو البيع تحت أي ظرف من الظروف قبل تقديم التعريفات المقترحة لكلا الطرفين.

6) مع عدم الإخلال بقوانين المنافسة وحماية المستهلك المعمول بها والسائدة لدى كل طرف متعاقد، لا يجوز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء أو استمرار التعرّف لمقترح فرضها مؤسسة نقل جوي معيّنة تابعة للطرف المتعاقد الآخر في الاتصال بالخدمات لجوية الدولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. يقتصر التدخل، كما هو موضح في الفقرة (7) أدناه، من قبل الأطراف المتعاقدة على:

أ) منع أي أسعار أو ممارسات تمييزية غير معقولة.

ب) حماية المستهلكين من التعريفات والرسوم العالية بشكل غير مبرر أو التي لا تخضع للضوابط وذلك نتيجة لاستغلال وضع مهيمن أو بسبب ممارسات متضافرة بين مؤسسات النقل الجوي؛

ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المخفضة بصورة اصطناعية

7) مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة (3) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران في أي من الطرفين المتعاقدين أن ترفض صراحة التعريفات المقدمة من قبل شركات النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الآخر، إذا وجدت سلطات الطيران هذه

أن التعريف المقترحة لفرضها من قبل هذه تدرج شركات الطيران ضمن الفئات المنصوص عليها في الفقرة (6) من هذه المادة.

(8) يجوز لسلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشأن أية تعرفه تفرض من قبل مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر لخدمات النقل الجوي الدولي التي تشملها هذه الاتفاقية، بما في ذلك التعرفة التي تم تقديم إخطار بعدم الموافقة عليها. تعقد هذه المشاورات بمدة لا تتجاوز (60) ستين يوماً من تاريخ استلام الطلب. تتعاون سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين في تأمين المعلومات الضرورية لوضع حل معقول للموضوع محل الخلاف. عند التوصل لاتفاق على التعرفة التي تم إرسال إخطار بعدم الموافقة عليها، فإن سلطات الطيران لكلا الطرفين تبذل أقصى جهدها لوضع هذا الاتفاق محل النفاذ.

(9) تظل التعرفة الموضوعه وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول ، ما لم يتم التراجع عنها وسحب صلاحيتها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة المنوط بها تقديم الموافقة عن الطرف المتعاقد المعني ، حتى تاريخ انتهاء الصلاحية ، إن وجد أو حتى يتم الموافقة على تعريفات جديدة. يجوز تمديد العمل بالتعرفة المعينة إلى ما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية الأصلي وذلك بموافقة الطرف المتعاقد المعني. ولكن ، لا يجوز تمديد مدة صلاحية التعرفة لأكثر من اثني عشر (12) شهراً بعد التاريخ المحدد لانتهاء صلاحيتها، ما لم يوافق عليها الطرف المعني.

(10) إلى الحد الذي تسمح به القوانين والانظمة الوطنية التابعة له، فإنه يجب على كل طرف متعاقد أن يسعى إلى التأكد من التحقيق بفعالية في اي انتهاكات صادرة عن مؤسسة نقل جوي أو وكيل ركاب أو شحن أو منظم رحلات أو وكيل شحن لأي من التعريفات المنصوص عليها وفقاً لهذه المادة، وأن يتم اتخاذ الإجراءات ضد المخالفين على أساس ثابت وغير تمييزي.

(11) على الرغم من أحكام الفقرتين من 1 إلى 10 من هذه المادة ، فإن التعريفات التي من المحتمل فرضها من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة والتابعة لدولة الكويت على النقل بالكامل داخل الاتحاد الأوروبي ، فإن تلك التعريفات تخضع لقانون الاتحاد الأوروبي.

المادة 11

ممثلي مؤسسات النقل الجوي

(1) يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل، أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر طاقم العمل الخاص بها حسب ما تتطلبه لتقديم النقل الجوي والخدمات المساعدة والتكيفية من موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات، على النحو المطلوب فيما يتعلق تشغيل الخدمات المتفق عليها.

(2) يجوز تلبية متطلبات الموظفين تلك، وفقاً لما تراه مؤسسة النقل الجوي المعينة مناسباً، إما من قبل الموظفين التابعين لها أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي أخرى تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومرخص لها بأداء هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

- (3) يخضع جميع ممثلي وطواقم موظفي مؤسسات النقل الجوي للقوانين واللوائح السارية لدى الطرف المتعاقد الآخر، ووفقاً لهذه القوانين واللوائح، يجب على كل طرف متعاقد، على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير، منح تصاريح العمل اللازمة أو تأشيرات الزيارة أو أي مستندات مماثلة أخرى للممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة 1 من هذه المادة.
- (4) في حالة تعيين وكيل عام أو وكيل مبيعات عام، يتم تعيين هذا الوكيل وفقاً للقوانين واللوائح المعمول بها لكل طرف متعاقد.

المادة 12

الفرص التجارية وتحويل الموارد المالية

- (1) مع مراعاة القوانين واللوائح الوطنية لكل طرف متعاقد، يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتقديم خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل مباشر، ووفقاً لتقديرها، من خلال وكلائها. يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة تقديم خدمات النقل بمقابل مادي بعملة ذلك الإقليم أو، إلى الحد الذي يسمح به القانون الوطني، بعملات قابلة للتحويل بحرية لبلدان أخرى، وبنفس القدر يكون لأي شخص الحرية في الدفع مقابل خدمات النقل هذه بعملات مقبولة لدى مؤسسة النقل لجوي تلك. عندما يكون نظام الدفع بين الأطراف المتعاقدة محكوماً باتفاقية خاصة، يتم تطبيق تلك الاتفاقية.
- (2) يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في حرية تحويل فائض عائدات الاستثمار الذي وقع في إقليمه من حصيلته نقل الركاب والأمتعة والشحنات البريدية والبضائع من قبل مؤسسة النقل الجوي تلك.

المادة 13

بند المنافسة العادلة

- (1) يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد للتنافس في توفير النقل الجوي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
- (2) يجب أن يتخذ كل طرف متعاقد جميع الإجراءات المناسبة في نطاق اختصاصه للقضاء على جميع أشكال التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي لمؤسسات النقل الجوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- (3) لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة له، بإساءة استخدام القوة التسويقية بطريقة تحمل أو من المحتمل ان تسبب أو تهدف إلى تقويض وإضعاف أحد المنافسين أو استبعاده من أحد المسارات، سواء كان ذلك بشكل منفرد أو بالتعاون مع مؤسسة نقل جوي أخرى.

المادة 14

اعتماد جداول التشغيل

1 على مؤسسات النقل الجوي المعنية إعلام سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بطبيعة الخدمة أنواع الطائرات المستخدمة وجدول مواعيد الرحلات، وذلك قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية. يطبق كل ما سبق على أي تغييرات لاحقة بالإضافة إلى الجدول ما قبل كل من الشتاء والصيف.

2 على سلطات الطيران التي تتسلم جداول التشغيل هذه أن تقوم باعتمادها بشكل عادي أو أن تقترح أي تعديلات عليها. وفي جميع الأحوال فإن على مؤسسات النقل الجوي المعنية عدم بدء خدماتها قبل اعتماد الجداول من قبل سلطات الطيران المعنية. وينطبق هذا الحكم على التعديلات اللاحقة.

المادة 15

النقل متعدد الوسائط

بغض النظر عن أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية، يُسمح لمؤسسات النقل الجوي ومقدمي خدمات النقل الجوي غير المباشر لكلا الطرفين المتعاقدين، دون قيود، باستخدام أي نقل بري للشحن الجوي من وإلى نقاط في أراضي الأطراف المتعاقدة أو في بلدان ثالثة. بما في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات ذات التسهيلات الجمركية، بما في ذلك، لدى الحاجة، الحق في نقل البضائع الجوية بكفالة بموجب القوانين واللوائح المعمول بها. يجب أن يكون لهذه البضائع الجوية، سواء كانت تنتقل عن طريق البر أو الجو، الوصول إلى جمارك المطار ومرافق التشغيل. قد تختار مؤسسات النقل الجوي إجراء النقل السطحي الخاص بها أو توفيره من خلال الترتيبات مع مؤسسات النقل السطحية الأخرى، بما في ذلك النقل السطحي الذي تديره مؤسسات النقل الجوي الأخرى ومقدمو خدمات النقل الجوي غير المباشر. يمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط بسعر واحد من خلال النقل الجوي والسطحي مجتمعين، بشرط ألا يتم تضليل الركاب ومسؤولي الشحن فيما يتعلق بكافة الحقائق المتعلقة بهذا النقل.

المادة 16

رسوم الاستخدام

1 يجب أن يتم دفع جميع الرسوم والاجور الأخرى مقابل استخدام المنشآت والمرافق والخدمات الفنية وغيرها التابعة لأي من المطارات، وكذلك دفع أي رسوم مقابل استخدام مرافق الملاحة الجوية ومرافق وخدمات الاتصالات وفقاً للمعدلات والتعرفة التي يحددها كل طرف متعاقد.

2 لا يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد دفع رسوم أعلى من تلك المفروضة على التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر و / أو عن تلك المفروضة على مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية التابعة للطرف

المتعاقد أو أي مؤسسات نقل جوي أجنبية أخرى تقوم بتشغيل خدمات دولية مماثلة ، وذلك مقابل استخدام منشآت وخدمات الطرف المتعاقد الآخر.

3 يشجع كل طرف متعاقد على عقد مشاورات بشأن رسوم المستخدمين ما بين السلطة المختصة بفرض رسوم الاستخدام، أو مقدم خدمات المطار أو مقدم الخدمات الجوية، ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم تلك الخدمات والتسهيلات التي تقدمها تلك السلطات أو مقدمي الخدمات، حيثما أمكن عمليا وذلك عبر المنظمات القائمة بتمثيل مؤسسات النقل الجوي. ويجب توجيه إخطار مدته قبل فترة معقولة لأي مقترحات لتغيير رسوم الاستخدام لمستخدمين تلك الخدمات لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء التعديلات. وأيضاً يشجع كل من الطرفين المتعاقدين سلطات فرض الرسوم المخولة أو مقدمي الخدمة وهؤلاء المستخدمين على تبادل المعلومات الخاصة بأجور المستخدمين.

المادة 17

الإحصائيات

على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر في حال طلبها الإحصائيات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى. التي قد تكون تستدعي حاجة لها بشكل معقول لغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها.

المادة 18

المشاورات

1 تحقيقاً للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذه الاتفاقية والملحق التابع لها واستيفاء شروطها بطريقة مرضية، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بتبادل وجهات النظر فيما بينها من حين لآخر. ويجب أن تعقد مشاورات أيضاً لدى الضرورة وذلك للعمل على أي تعديلات مطلوبة.

2 يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذه الاتفاقية أو ملحقها. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال (60) يوماً من تاريخ تسلم مثل هذا الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك ويمكن إجراء هذه المشاورة عن طريق المناقشة أو المشاورة.

المادة 19

تسوية الخلافات

1 إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا كافة جهودهما في المقام الأول إلى تسويته عن طريق المفاوضات فيما بينهما.

2 إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون (60) يوماً وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف إلى شخص أو جهة أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم للفصل فيه. ويجري تشكيل هيئة التحكيم على النحو التالي:

أ) يقوم كل طرف متعاقد بترشيح محكم، فإذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين بترشيح المحكم الخاص به خلال (60) يوماً، فسوف يتم ترشيح المحكم من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر.

ب) يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة، ويتولى رئاسة هيئة التحكيم ويتم تعيينه وفقاً لما يلي:

1. بالاتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين، أو
2. إذا لم يتفق الطرفان على تعيينه خلال (60) يوماً، يجري تعيينه بواسطة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين. في حال كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يقوم نائب الرئيس ذي المرتبة الأعلى والذي يستوفي فيه الأهلية، بتعيين المحكم الثالث.
- 3) تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات. وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين. ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه يتحملها كلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي. وفيما يتعلق بجميع النواحي الأخرى فإن هيئة التحكيم أن تقوم بتحديد الإجراءات الخاصة بها.
- 4) تحاول هيئة التحكيم أن تقدم حكماً كتابياً خلال (60) يوماً بعد الانتهاء من جلسات الاستماع، أو في حال أن لم تعقد جلسات الاستماع خلال (60) يوماً من تقديم الردود.
- 5) إن قرار هيئة التحكيم يعتبر نهائياً وملزماً لكلا طرفي النزاع.
- 6) حال مالم يمثل وطالما لم يمثل أي من الطرفين المتعاقدين للقرار الصادر وفقاً للفقرة (5) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي من الحقوق أو الامتيازات الممنوحة بموجب هذه الاتفاقية.

المادة 20

تعديل على الاتفاقية

- 1) إذا أبدى احد الطرفين المتعاقدين رغبته بتعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تبدأ هذه المشاورات، والتي من الممكن ان تتم بين سلطات الطيران والتي قد تعقد من خلال المناقشة أو عن طريق المراسلة، في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة. تعد أي تعديلات يتم الاتفاق عليها سارية المفعول بمجرد الاتفاق عليها والتأكيد عليها عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية.

2) يتم إجراء اي تعديلات على الملحق باتفاق مباشر ما بين سلطات الطيران التابعة للأطراف المتعاقدة. ويعد هذا التعديل ساري المفعول وذلك ابتداءً من تاريخ الموافقة من قبل سلطات الطيران.

المادة 21

معاهدة متعددة الأطراف

يتم التعديل على هذه الاتفاقية وملحقاتها لتتوافق مع أي اتفاقية متعددة الأطراف والتي قد تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين. أي مناقشات بهدف تحديد مدة إنهاء هذه الاتفاقية أو استبدالها أو تعديلها أو استكمالها بأحكام الاتفاقية متعددة الأطراف، يجب أن تتم وفقاً للمادة (20) من هذه الاتفاقية.

المادة 22

الإنهاء

لأي من الطرفين المتعاقدين الحق أن يبلغ الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب إخطار منظمة الطيران المدني الدولي في نفس الوقت بهذا التبليغ. ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلا إذا جرى سحبه بالاتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسليم التبليغ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

المادة 23

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 24

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ بعد استكمال الاجراءات القانونية الداخلية لدى كل طرف متعاقد، ويقوم كل منهما باخطار الآخر عن استكمال هذه الاجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.

يجب أن تلغي هذه الاتفاقية وتحل محل تلك الاتفاقية ما بين دولة الكويت ودوقية لوكسمبورغ الكبرى بشأن الخدمات الجوية والموقعة في 28 يوليو 1993. تصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول في اليوم الأول من الشهر اللاحق لتاريخ استلام الاخطار الأخير.

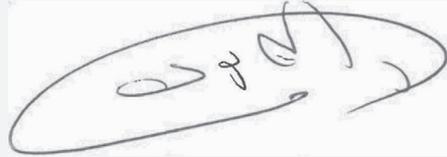
وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريره في لوكسمبورغ، في 12 شعبان 1442 هـ، الموافق 25 مارس 2021، من نسخ أصلية باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية ولكل منهم حجية قانونية متساوية، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذا الاتفاق أو ملحقه يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة
دوقية لوكسمبورغ الكبرى


جان اسيلبورن
وزير الخارجية والشؤون الأوروبية

عن حكومة
دولة الكويت


جاسم محمد البديوي
سفير دولة الكويت
لدى دوقية لوكسمبورغ الكبرى

الملحق
جدول الطرق

القسم 1:

الطرق التي سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لدى دوقية لكسمبورغ الكبرى:
دوقية لكسمبورغ الكبرى - أي نقطة (نقاط) متوسطة - دولة الكويت - أي نقطة (نقاط) فيما وراء والعكس.

القسم 2:

الطرق التي سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لدى دولة الكويت:
أي نقطة (نقاط) في دولة الكويت - أي نقطة (نقاط) متوسطة - أي نقطة (نقاط) في دوقية لكسمبورغ الكبرى - أي نقطة (نقاط) فيما وراء والعكس

ملاحظة:

- 1- يجوز إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط ما وراء، وفق ما تراه مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة، في أحد الرحلات الجوية أو جميعها.
- 2- يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، على أي أو جميع الرحلات، ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة على أي أو جميع النقاط المتوسطة و/أو النقاط فيما وراء.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

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	Timetable submission and slots
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
ANNEX	Route Schedule

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

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) "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 State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) "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) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) "Annex" means the annex to this Agreement and any amendments thereto;

(e) "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;

(f) "Capacity" means:

- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or a section of a route;
- in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(g) "Designated airline" means any airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(h) "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;

(i) "EU Treaties" mean the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

(j) "EU Member State" or "Member State of the European Union" or "European Member State" means a State that is member of the European Union;

(k) "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;

(l) "Territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

(m) "User charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

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

(o) "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.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and 1(b) of this Article.

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 in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations.
2. The airline or airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.
3. Upon receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay provided that:

a) In the case of an airline or airlines designated by the Grand Duchy of Luxembourg:

- (i) the airline is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by European Member States and or/nationals of European Member States, and/or Member States of the European Free Trade Association and/or nationals of such States;

b) In the case of an airline or airlines designated by the State of Kuwait:

- i) the airline is established in the territory of the State of Kuwait and has a valid Operating Licence in accordance with Kuwaiti law; and
- ii) the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline is exercised and is responsible for issuing its Air Operator Certificate; and
- iii) the airline is owned, directly or through majority ownership by the State of Kuwait and/or by its nationals.

4. When an airline or airlines has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

ARTICLE 4

Revocation and Limitation of Authorization

1. 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 State of Kuwait, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

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

- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the State of Kuwait; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the State of Kuwait and/or nationals of the State of Kuwait and/or by legal entities of the State of Kuwait; 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.

2. The aeronautical authorities of the State of Kuwait 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) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait; or
- (e) the airline is already authorized to operate under a bilateral Agreement between the State of Kuwait and another European Union Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other Member State; or
- (f) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the State of Kuwait; or
- (g) 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 or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Safety) or Article 7 (Aviation Security), the rights of each Contracting Party as specified in paragraphs 1 and 2 of this Article shall only be exercised after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

4. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

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 give way to the filing of a difference 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.

10. When the Grand Duchy of Luxembourg has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 7**Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the 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. The Contracting Parties 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 or, in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, operators of aircraft which are established in its territory under EU Treaties or have a valid Operating License in accordance with EU law, 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.
5. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to

carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg European Union law. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. 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.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Contracting Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

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 beverages, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing

of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

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

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,

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

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

4. Moveable properties of the designated airline(s) of one Contracting Party such as office equipment, stationery, travel documents including airline tickets, airway bills as well as publicity material and give-away items, introduced in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes.

5. In the event that the designated airline or airlines of one Contracting Party owing to an emergency situation enter into arrangement with another airline or airlines for the loan or use of any of the items specified in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article, the relieves provided in this article shall be available to such airline.

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. The tariffs to be applied by the designated airlines of the Contracting Parties for the agreed services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market place.

2. Each Contracting Party may require filing of tariffs proposed by the designated airline of the other Contracting Party for carriage to or from its territory and, in exceptional circumstances, for carriage via its territory where stopover is permitted in its territory. to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such filing may be required no more than sixty (60) days before the proposed date of introduction. In individual cases, this maximum period may be reduced.

3. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties, and between the territory of either Contracting Party and the territory of a third country, subject to the approval of that third country, when the carriage commences in the territory of that Contracting Party.

4. For carriage between the territories of the Contracting Parties, or between the territory of one Contracting Party and that of a third country, each Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to match any tariff currently authorized for application by the designated airline of either Party or of a third country for comparable service between the same points.

5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 3 and 4 above may be given expressly by either Contracting Party to the designated airline filing the tariffs. However, pending a decision by the Contracting Party concerned the designated airline may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness, provided that they are qualified as being "subject to government approval". Under no circumstances are advertising or sales to be undertaken prior to filing the proposed tariffs with both Parties.

6. Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party in connection with the international air services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph (7) below, by the Contracting Parties shall be limited to:

- a. Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or due to concerted practice among airlines;
- c. Protection of airlines from prices that are artificially low.

7. Without prejudice to the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may expressly disapprove tariffs submitted by the designated airlines of the other Contracting Party, where such aeronautical authorities find that a tariff proposed to be charged by such airlines falls within the categories set forth in paragraph (6) of this Article.

8. Each Contracting Party may request consultations regarding any tariff of the designated airline of either Party for services covered by this agreement, including where the tariff concerned has been subject to notice disapproval. Such consultations shall be held no later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best effort to put that agreement into force.

9. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the designated airline concerned with the approval of the Contracting Party concerned, until the due expiry date, if any or until new tariffs have been approved. The tariff concerned may be extended beyond the original expiry date with the approval of the Contracting Party concerned. However, a tariff shall not be prolonged for more than twelve (12)

months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Party concerned.

10. The Contracting Party shall endeavour to ensure that, to the extent permitted by their national laws and regulations, violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer or freight forwarder of tariffs established in accordance with this Article, are investigated effectively, and that action is taken against violators on a consistent and non-discriminatory basis.

11. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 to 10 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the State of Kuwait for carriage wholly within the European Union shall be subject to the European Union law.

ARTICLE 11

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right, 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.

4. In case of nomination of a general agent or general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 12**Commercial Opportunities and Transfer of Funds**

1. Subject to the national laws and regulations of each Contracting Party, 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. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.
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**Timetable submission and slots**

1. The designated airlines shall submit to the relevant authorities of the Contracting Parties not later than thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services on

the specified routes in accordance with Article (3) of this Agreement, the type of service, aircraft and the Time Slots or any modification thereof.

2. The relevant authorities receiving such Time Slots shall normally approve the Time Slots or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the Time Slots are approved by the relevant authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

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 passengers and 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.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority or airport or air navigation service

provider and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities or service providers, where practicable through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority or service providers, and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

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 within sixty (60) days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

- a. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator within sixty (60) days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party.
 - b. The third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside over the arbitration tribunal, shall be nominated either:
 - i. by agreement between the Contracting Parties; or
 - ii. if within sixty (60) days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall have its own procedure.
4. The arbitral tribunal shall attempt to give a written decision within sixty (60) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, sixty (60) days after the date both replies are submitted.
5. The decision of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.
6. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph (5) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges under this Agreement.

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. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article (20) of this Agreement

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 enter into force after the fulfilment of the internal legal requirements by each Contracting Party, which shall notify each other of the fulfilment of such requirements through exchange of the diplomatic notes.

It shall annul and supersede the Agreement signed between the State of Kuwait and the Grand Duchy of Luxembourg on Air Services on 28 July 1993.

The Agreement shall come into force on the first day of the next month from the date of the receipt of the last notification.

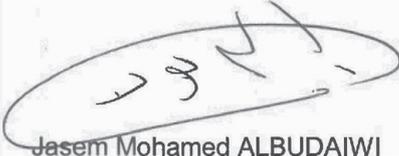
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Luxembourg, this 12 Shaban 1442 H corresponding to the 25th day of March 2021, in two originals, each in the French, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

FOR THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF KUWAIT


Jean ASSELBORN
Minister of Foreign and European Affairs


Jasem Mohamed ALBUDAIWI
Ambassador of the State of Kuwait
to the Grand Duchy of Luxembourg

**ANNEX
ROUTE SCHEDULE**

Section 1:

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

Luxembourg – Intermediate Point(s) – Kuwait – Point(s) beyond v.v.

Section 2

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

Kuwait – Intermediate Point(s) – Luxembourg – Point(s) beyond v.v.

NOTE:

1. Intermediate and/or beyond points may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.

2. The designated airline(s) of either Contracting Party, on any or all flights, may exercise 5th freedom traffic rights at any of the intermediate and/or beyond points.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8236/01, 8237/01, 8238/01, 8240/01,
8241/01

N° 8236¹

N° 8237¹

N° 8238¹

N° 8240¹

N° 8241¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(27.7.2023)

Les cinq projets de lois sous avis (ci-après les « Projets ») ont pour objet d'approuver les accords bilatéraux suivants :

- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021; et
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

En bref

- La Chambre de Commerce salue 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.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les projets de lois sous avis.

Il est à noter que 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 encore de préciser que les accords faisant objet des Projets ont été rédigés, en partie, sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») et 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.

Quant au fond, les cinq accords sont identiques dans une large mesure, et contiennent notamment une série de dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens, y compris les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation.

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.

Un tableau définissant les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur les territoires des parties contractantes par les compagnies désignées à cet effet par chaque partie est annexé à chaque accord. 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.

Enfin, suite aux demandes des gouvernements de Koweït et de Ghana, leurs accords bilatéraux respectifs avec le Luxembourg contiennent la clause dite « *anti-free-rider* » en ses articles 4, para-

graphe 1, points d) et e) et ceci afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste de la part d'autres opérateurs de l'Union européenne.

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 des Projets.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les projets de lois sous avis

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8241/02

N° 8241²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.10.2023)

Par dépêche du 13 juin 2023, 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 le texte de l'accord aérien à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 28 juillet 2023.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose l'approbation d'un accord aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le gouvernement de l'État du Koweït.

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. Les auteurs ont inclus dans l'exposé des motifs des explications concernant l'accomplissement des formalités de notification à la Commission européenne, conformément à la demande qu'avait formulé le Conseil d'État dans son avis n° 52.875 du 13 novembre 2018.

L'accord faisant l'objet du projet de loi sous avis suit le modèle élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ci-après « OACI ». L'exposé des motifs fournit des détails sur les spécificités de l'accord, tel que l'avait demandé le Conseil d'État dans son avis précité du 13 novembre 2018. L'exposé des motifs précise ainsi les raisons de l'insertion d'une clause « anti-free-rider » à l'article 4, paragraphe 1^{er}, lettres d) et e), de l'accord à approuver.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

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 de l'accord soumis à l'approbation du législateur.

L'article 20, paragraphe 1^{er}, de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 20, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 21 de l'accord à approuver, 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article unique

L'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

Formule de promulgation

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 octobre 2023.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

Procès-verbal de la réunion du 23 mai 2024

Ordre du jour :

De 10h00 à 10h30

Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes,
de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

1. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

2. 8237 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

3. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

4. 8240 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des avis

À partir de 10h30

Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE
7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)
- Examen du rapport d'activité en vue de l'élaboration d'une prise de position
8. Divers

*

Présents : Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, M. Jeff Boonen remplaçant M. Charel Weiler, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Diane Adehm remplaçant M. Laurent Mosar, M. Gilles Baum, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, Mme Liz Braz, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Christophe Hansen, M. Ben Polidori remplaçant M. Sven Clement, M. Meris Sehovic, Mme Sam Tanson, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Joëlle Welfring, observateur

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Loren Florey, Direction de l'Aviation civile, M. Pit Bichel, Direction de l'Aviation civile ;

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, M. Frank Vansteenkiste, M. Claude Paquet, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Eric Muller, Mme Stefanie Afonso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

M. Pitt Sietzen, du groupe parlementaire DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Fernand Etgen, Mme Mandy Minella, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Patrick Goldschmidt, M. Fernand Kartheiser, Mme Lydie Polfer, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. Xavier Bettel, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Mme Danielle Wolter, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

De 10h00 à 10h30

Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

1. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021

À titre liminaire, M. Gusty Graas (DP) est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8236⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Ghana contient des

clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. La partie ghanéenne a demandé également l'insertion d'une clause « anti-free-rider » à l'article 4, paragraphe 1^{er}, points d) et e) afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste de la part d'autres opérateurs de l'Union européenne. Une annexe définit les routes entre le Luxembourg et le Ghana. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans son observation générale, le Conseil d'État note qu'en l'absence d'une traduction officielle en français de l'accord à approuver, il y a lieu de se référer à son intitulé en langue anglaise et de rédiger le lieu et la date de la signature de l'acte en langue française. Ainsi, il convient de se référer, non pas à « l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le

Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 », mais à « l'« Agreement between the Government of the Grand-Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

En outre, le Conseil d'État note encore que l'article 20 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

L'article 21 de l'accord à approuver vise le cas particulier de la modification de l'accord afin de le rendre conforme à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord 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 de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. En outre, il renvoie à son observation générale concernant l'intitulé de l'accord.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

2. 8237 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8237⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et Cuba contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;

- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 19, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 19, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée au tableau 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Conventions multilatérales » figurant à l'article 20 de l'accord à approuver, 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 rubrique. 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

3. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8238⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et l'Algérie contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 17 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Les modifications adoptées en vertu de l'article 17 de l'accord nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des Députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques.

L'article 19 de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord et de son annexe de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord 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 de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022 »

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 8240 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8240⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Panama contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 18, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 18, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 19 de l'accord à approuver, 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

toiletage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

En outre, à la date de signature de l'accord à approuver les lettres « er » sont à insérer en exposant après le chiffre, pour écrire « 1^{er} ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8241⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Koweït contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 20, paragraphe 1^{er}, de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 20, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 21 de l'accord à approuver, 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 rubrique. 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 46 de la Constitution.

Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.**

», s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que Madame la Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, Corinne Cahen (DP), souhaite connaître les raisons pour lesquelles il y a eu un délai si long entre la signature des actes et la présentation des projets à la commission parlementaire.

Il est répondu que l'on a dû attendre l'avis du Conseil d'État respectif.

Monsieur le député Gusty Graas souhaiterait connaître l'état d'avancement de la mise en œuvre des accords par les autres pays.

Il est répondu qu'à ce jour, aucune information n'a encore été communiquée par ces derniers pays concernant les finalisations.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

À partir de 10h30

Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) explique brièvement le contexte de la demande de mise à l'ordre du jour de l'avenir du TICE ainsi que de son rôle futur dans l'organisation de la mobilité dans le sud du pays.

En effet, en date du 13 mai 2024, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a tenu une réunion avec le bureau du TICE. Le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC regrette de ne pas avoir été associé à cette réunion. Dans un courrier de la délégation du personnel du TICE, des préoccupations ont été exprimées concernant l'expiration prévue en 2024 de la convention entre l'État et le syndicat des communes, ce qui pourrait affecter le financement et la stabilité financière du TICE. Les préoccupations du syndicat restent d'actualité, comme indiqué sur le site internet de RTL.lu.

D'après ledit article, le syndicat est, entre autres, préoccupé par une éventuelle réduction du personnel. Ces préoccupations sont légitimes, estime le président du syndicat TICE. Elles portent notamment sur la question du financement et sur celle des emplois concernés. Cependant, les syndicats craignent également que des discussions soient engagées, par exemple, pour intégrer différentes lignes TICE dans le réseau RGTR, ou encore, que le transport scolaire ne soit plus offert par le TICE. Ce sont toutes des réflexions qui pourraient être abordées à la demande du TICE.

L'orateur plaide dans ce contexte contre une privatisation des lignes de bus du TICE, ainsi que contre des engagements de chauffeurs de bus sous un autre contrat. L'État et les communes devraient rester des partenaires forts.

Madame la Ministre confirme la tenue de ladite réunion le 13 mai 2024. Elle souligne que la réunion a été une demande du TICE en vue de l'élaboration d'une nouvelle convention, raison pour laquelle il serait revenue au TICE d'inviter, le cas échéant, le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC. Par conséquent, il n'y aurait pas eu un retrait d'une invitation pour participer à l'échange de vues entre le bureau du TICE et Madame la Ministre, ainsi que sa délégation. Dans ce contexte, Madame la Ministre affirme également avoir eu le 15 mars 2024 une entrevue avec ledit syndicat, en présence du Ministre de l'Intérieur, concernant notamment la sécurité. Au cours de cette réunion, le syndicat a déjà pu faire part de son point de vue et de ses préoccupations concernant l'avenir du TICE. Au cours de cette réunion, Madame la Ministre a informé le syndicat qu'elle prévoyait de consulter le bureau du TICE avant de reprendre les discussions avec la délégation du personnel. Il n'est donc pas question d'abandonner le TICE ni d'exclure le syndicat des pourparlers.

Madame la Ministre souligne qu'elle compte sur une collaboration étroite avec le TICE afin d'assurer un transport en commun confortable, multimodal et efficace pour la population de la région du sud. Il ne s'agit pas de prendre des décisions à l'encontre d'un partenaire, mais de préparer ensemble l'avenir du TICE.

Madame la Ministre affirme qu'un équilibre sain est nécessaire entre les communes et l'État, qui cofinance ces projets. Par conséquent, une planification conjointe, main dans la main, est essentielle. Il est primordial pour elle de travailler en toute transparence. Elle met en avant que la réunion du 13 mai 2024 a été constructive. Quinze réunions techniques ont déjà eu lieu. Lors de certaines réunions techniques, les syndicats étaient également présents. Dans ces réunions techniques, qui ont également été constructives, un accord a été trouvé sur 12 lignes de bus que le TICE exploitera à l'avenir. Madame la Ministre insiste sur le fait que la nouvelle convention ne prévoit pas moins de kilomètres que ce qui est actuellement en vigueur. Elle informe encore la commission que les discussions actuelles portent sur le montant des subventions. Ces discussions se dérouleront de manière transparente. Elle informe encore la commission que les discussions seront fondées sur les tarifs RGTR, une première proposition ayant été soumise au TICE.

Elle souligne encore que le TICE n'est pas une société nationale comme les CFL. Par conséquent, il ne revient pas au TICE de participer à la planification des lignes de bus, mais de les exécuter.

Madame la Ministre insiste sur le fait qu'il est souhaité d'atteindre un accord dès que possible. Ensuite, une loi de financement sera élaborée.

Monsieur le député Marc Goergen souligne qu'il y a une différence entre ne pas céder de kilomètres et abandonner des lignes de bus, et les céder à des entreprises privées. Selon lui, aucune comparaison ne peut être faite avec le RGTR. Sinon, cela entraînerait des désavantages pour le TICE. Concernant l'invitation en cause à ladite réunion 13 mai 2024, l'orateur se demande alors si le syndicat aurait par conséquent menti.

Madame la Ministre réaffirme que ledit syndicat n'a jamais été invité, donc il ne pouvait pas non plus être désinvité. Elle informe également qu'il y a eu des délibérations concernant les lignes. Elle considère qu'il est inapproprié de comparer le TICE aux CFL. Une offre a été soumise au TICE, laquelle fait désormais l'objet de discussions approfondies.

Madame la députée Taina Bofferding (LSAP) souhaite savoir si les réunions techniques mentionnées par Madame la Ministre sont les groupes de travail annoncés par son prédécesseur. Ceci est confirmé par Madame la Ministre.

En ce qui concerne les syndicats invités, Mme Bofferding souhaite savoir s'il s'agit uniquement du syndicat des fonctionnaires communaux FGFC ou également de l'OGBL. En ce qui concerne le transport scolaire et le service nocturne, elle souhaite savoir ce qui est actuellement en discussion dans les négociations.

Madame la Ministre précise qu'elle n'a pas participé elle-même aux groupes de travail, mais, à sa connaissance, l'OGBL n'était pas présent. Elle indique que le TICE a évoqué le transport scolaire et il lui incombe de préciser ses attentes à ce sujet.

Monsieur le député Marc Baum (déi Lénk) partage l'avis de Monsieur Goergen qu'on ne peut pas comparer le TICE au RGTR. Il faut tenir compte des spécificités du TICE, notamment de sa dimension historique. L'orateur se demande également s'il a bien compris que la convention entraînera également une loi de financement. En ce qui concerne la convention, il souhaite encore savoir quelle durée est envisagée par le ministère. Madame la Ministre confirme qu'une fois un accord trouvé, une loi de financement sera élaborée. Quant à la durée, elle indique qu'aucun accord n'a encore été trouvé, ce point faisant partie des discussions.

Monsieur le député Meris Sehovic (déi gréng), également membre du bureau du TICE, ne peut parler des négociations en cours. Il souligne qu'il est important de tenir compte des spécificités du réseau TICE, un réseau qui couvre tout le sud. L'orateur confirme que les négociations se sont déroulées dans une bonne atmosphère. Il précise dans ce contexte encore que le président de la délégation du personnel a participé aux réunions techniques et que, lors des réunions préparatoires du TICE, l'OGBL était impliqué.

7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)

Il est rappelé qu'en matière de mobilité et de travaux publics, l'Ombudsman a été saisi de deux cas concernant le Département de la mobilité et des transports.

Premier cas : Examen pratique du permis de conduire

Le premier cas concerne une candidate qui, après avoir échoué à l'examen pratique du permis de conduire, conteste le protocole d'examen en invoquant un conflit d'intérêt voire un manque de neutralité de l'examineur, anciennement son moniteur de conduite à l'auto-école.

Bien que l'examineur ait cessé ses fonctions de moniteur pour obtenir l'agrément en tant qu'examineur, il a été chargé de l'examen d'une ancienne élève insatisfaite de son comportement pendant les leçons de conduite – une situation défavorable à éviter.

La candidate n'a pas été informée de la possibilité de demander un remplacement de son examinateur. Cette information ne semble pas non plus être accessible sur les sites officiels concernant les examens de conduite au Luxembourg.

Ayant craint un manque d'objectivité de la part d'un examinateur et ne trouvant pas l'information sur la possibilité de demander un remplacement, l'Ombudsman trouve compréhensible qu'elle ne fera pas cette démarche spontanément de peur d'accentuer le conflit d'intérêt.

Pour éviter pareil dilemme, l'Ombudsman est d'avis qu'un examinateur devrait faire preuve de réserve et se retirer de l'examen d'anciens élèves sinon de toute personne dont la nature des relations antérieures pourrait mettre en doute son impartialité et sa neutralité.

Par ailleurs, l'Ombudsman a suggéré à la SNCA (Société Nationale de Circulation Automobile) d'informer systématiquement et automatiquement les candidats à l'avance de la possibilité de demander un remplacement de l'examineur en cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman remercie le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et la SNCA pour leur réponse détaillée et leur volonté de vérifier la faisabilité d'une communication plus transparente dans les cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman a également été informé que la planification des examens est faite de manière aléatoire et anonyme, les examinateurs ne connaissant les noms des candidats qu'au moment de l'examen. Cette méthode rend difficile la prévention de scénarios de conflit d'intérêt, soulignant l'importance d'informer les candidats de leurs droits sans craindre d'éventuelles répercussions négatives.

Finalement, l'Ombudsman regrette l'absence de possibilité de vérifier les faits de l'examen, rendant toute contestation extrêmement difficile voire impossible sans preuves concrètes. Compte tenu des coûts élevés des heures de conduite supplémentaires, il semble important de garantir des moyens de défense effectifs aux candidats. L'Ombudsman invite le Ministère compétent à envisager la possibilité d'un enregistrement des examens de conduite.

Le représentant du Ministère souligne que, indépendamment du fait qu'un enregistrement serait très coûteux, les moniteurs d'auto-école exercent leur profession en bonne et due forme.

Monsieur le député Marc Baum estime qu'il faut absolument éviter qu'un examinateur ayant arrêté ses fonctions de moniteur soit chargé de l'examen d'un ancien élève.

Le représentant du Ministère explique que cela se produit rarement, seulement dans des cas exceptionnels, en raison du nombre limité d'examineurs

disponibles. Il est souligné que les examinateurs reçoivent un agrément ministériel et ne sont plus moniteurs d'auto-école.

Deuxième cas : Restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités étrangères

Le deuxième cas concerne la restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités policières allemandes.

Un réclamant s'est adressé à l'Ombudsman suite aux difficultés rencontrées pour obtenir la restitution de son permis de conduire luxembourgeois, retiré par les autorités allemandes après une infraction aux règles de circulation en Allemagne. Étant donné qu'il s'agissait d'un permis de conduire luxembourgeois, celui-ci avait été restitué au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics luxembourgeois.

Le réclamant pensait que, étant de nationalité luxembourgeoise et son permis ayant été délivré par les autorités luxembourgeoises, il appartenait au Ministère luxembourgeois de lui restituer son permis. Cependant, le Ministère refusait de lui rendre le document.

L'Ombudsman a alors demandé des informations supplémentaires au Ministère compétent. Il s'est avéré que le réclamant n'avait pas communiqué tous les éléments, notamment qu'il résidait en Allemagne depuis plusieurs années au moment du retrait de son permis.

En conséquence, il faut appliquer la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. Selon l'article 7, « Le permis de conduire est uniquement délivré aux demandeurs qui (...) ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire (...) ». La même règle s'applique pour le renouvellement et le remplacement d'un permis.

L'article 12 de cette directive définit la résidence normale comme le lieu où une personne demeure habituellement pendant au moins 185 jours par année civile.

Puisque le réclamant n'était plus résident luxembourgeois au sens de la directive, le Ministère luxembourgeois n'était pas autorisé à lui délivrer un nouveau permis de conduire. En tant que résident allemand, il est soumis à la législation allemande pour l'obtention et la restitution du permis de conduire.

Suite à ces explications, l'Ombudsman a conseillé au réclamant de contacter les autorités allemandes pour la restitution ou l'obtention d'un nouveau permis de conduire.

Ce cas illustre que certaines réclamations, qui semblent fondées de prime abord, s'avèrent infondées en raison d'informations manquantes ou incomplètes.

8. Divers

La commission parlementaire est informée que la demande de la sensibilité politique déi gréng du 21 mai 2024 au sujet, d'une part, de la gestion des risques liés aux fortes précipitations des 17 et 18 mai 2024 et des inondations subséquentes et, d'autre part, d'une « menace » rapportée par un journal dans son édition du 20 mai 2024 (réunion jointe avec la Commission des Affaires intérieures et la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité) est mise à l'ordre du jour d'une réunion du 6 juin 2024 à 9h00.

Madame la Présidente rappelle qu'étant donné que les réunions de la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité sont publiques depuis le 15 avril (c'est-à-dire retransmises en direct), la question se pose de savoir si la réunion conjointe du 6 juin 2024 doit également être publique.

Le Règlement de la Conférence des Présidents sur les critères et conditions de publicité des réunions de commissions parlementaires prévoit à cet égard, à l'article 5, paragraphe 1^{er}, que la commission parlementaire, dont les réunions ne sont pas publiques, décide au cas par cas si ses réunions conjointes avec une commission parlementaire visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, sont retransmises en direct. Parallèlement, ce règlement précise à son article 11 que toute décision est prise à la majorité des membres de la commission parlementaire.

La commission parlementaire de la Mobilité et des Travaux publics procède à un vote.

Mme Taina Bofferding, Mme Francine Closener (LSAP), M. Jeff Engelen (ADR), M. Marc Goergen et M. Meris Sehovic votent pour une organisation de cette réunion de manière publique ;

M. Jeff Boonen (CSV), Mme Corinne Cahen, M. Félix Eischen (CSV), M. Paul Galles (CSV), M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp (CSV) et M. Christophe Hansen (CSV) votent contre une organisation de cette réunion de manière publique .

La réunion jointe annoncée ne sera pas conséquent pas publique.

L'opposition ne comprend pas pourquoi les partis de la majorité ne sont pas en faveur de la publicité. Monsieur le député Christophe Hansen rappelle qu'on est actuellement dans une phase de test de la publicité des réunions de commissions parlementaires et constate que de nombreuses demandes de réunions conjointes sont formulées, impliquant une commission publique et une commission non publique.

Il existe également un problème de sécurité. La phase de test doit être achevée avant de tirer des conclusions.

M. Gusty Grass rappelle que si une commission a voté contre une publicité de réunion de commissions parlementaires, cette décision doit être respectée.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

Procès-verbal de la réunion du 23 mai 2024

Ordre du jour :

De 10h00 à 10h30

Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes,
de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

1. 8236 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

2. 8237 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

3. 8238 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

4. 8240 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des avis

À partir de 10h30

Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE
7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)
- Examen du rapport d'activité en vue de l'élaboration d'une prise de position
8. Divers

*

Présents : Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, M. Jeff Boonen remplaçant M. Charel Weiler, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Diane Adehm remplaçant M. Laurent Mosar, M. Gilles Baum, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, Mme Liz Braz, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Christophe Hansen, M. Ben Polidori remplaçant M. Sven Clement, M. Meris Sehovic, Mme Sam Tanson, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Joëlle Welfring, observateur

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Loren Florey, Direction de l'Aviation civile, M. Pit Bichel, Direction de l'Aviation civile ;

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, M. Frank Vansteenkiste, M. Claude Paquet, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Eric Muller, Mme Stefanie Afonso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

M. Pitt Sietzen, du groupe parlementaire DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Fernand Etgen, Mme Mandy Minella, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Patrick Goldschmidt, M. Fernand Kartheiser, Mme Lydie Polfer, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. Xavier Bettel, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Mme Danielle Wolter, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

De 10h00 à 10h30

Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

1. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021

À titre liminaire, M. Gusty Graas (DP) est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8236⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Ghana contient des

clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. La partie ghanéenne a demandé également l'insertion d'une clause « anti-free-rider » à l'article 4, paragraphe 1^{er}, points d) et e) afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste de la part d'autres opérateurs de l'Union européenne. Une annexe définit les routes entre le Luxembourg et le Ghana. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans son observation générale, le Conseil d'État note qu'en l'absence d'une traduction officielle en français de l'accord à approuver, il y a lieu de se référer à son intitulé en langue anglaise et de rédiger le lieu et la date de la signature de l'acte en langue française. Ainsi, il convient de se référer, non pas à « l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le

Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 », mais à « l'« Agreement between the Government of the Grand-Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

En outre, le Conseil d'État note encore que l'article 20 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

L'article 21 de l'accord à approuver vise le cas particulier de la modification de l'accord afin de le rendre conforme à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord 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 de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. En outre, il renvoie à son observation générale concernant l'intitulé de l'accord.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

2. 8237 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8237⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et Cuba contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;

- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 19, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 19, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée au tableau 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Conventions multilatérales » figurant à l'article 20 de l'accord à approuver, 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 rubrique. 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

3. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8238⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et l'Algérie contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 17 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Les modifications adoptées en vertu de l'article 17 de l'accord nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des Députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques.

L'article 19 de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord et de son annexe de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord 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 de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022 »

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 8240 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8240⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Panama contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 18, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 18, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 19 de l'accord à approuver, 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

toiletage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. 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 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

En outre, à la date de signature de l'accord à approuver les lettres « er » sont à insérer en exposant après le chiffre, pour écrire « 1^{er} ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8241⁰.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Koweït contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 20, paragraphe 1^{er}, de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 20, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 21 de l'accord à approuver, 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 rubrique. 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 46 de la Constitution.

Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.**

», s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que Madame la Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, Corinne Cahen (DP), souhaite connaître les raisons pour lesquelles il y a eu un délai si long entre la signature des actes et la présentation des projets à la commission parlementaire.

Il est répondu que l'on a dû attendre l'avis du Conseil d'État respectif.

Monsieur le député Gusty Graas souhaiterait connaître l'état d'avancement de la mise en œuvre des accords par les autres pays.

Il est répondu qu'à ce jour, aucune information n'a encore été communiquée par ces derniers pays concernant les finalisations.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

À partir de 10h30

Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) explique brièvement le contexte de la demande de mise à l'ordre du jour de l'avenir du TICE ainsi que de son rôle futur dans l'organisation de la mobilité dans le sud du pays.

En effet, en date du 13 mai 2024, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a tenu une réunion avec le bureau du TICE. Le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC regrette de ne pas avoir été associé à cette réunion. Dans un courrier de la délégation du personnel du TICE, des préoccupations ont été exprimées concernant l'expiration prévue en 2024 de la convention entre l'État et le syndicat des communes, ce qui pourrait affecter le financement et la stabilité financière du TICE. Les préoccupations du syndicat restent d'actualité, comme indiqué sur le site internet de RTL.lu.

D'après ledit article, le syndicat est, entre autres, préoccupé par une éventuelle réduction du personnel. Ces préoccupations sont légitimes, estime le président du syndicat TICE. Elles portent notamment sur la question du financement et sur celle des emplois concernés. Cependant, les syndicats craignent également que des discussions soient engagées, par exemple, pour intégrer différentes lignes TICE dans le réseau RGTR, ou encore, que le transport scolaire ne soit plus offert par le TICE. Ce sont toutes des réflexions qui pourraient être abordées à la demande du TICE.

L'orateur plaide dans ce contexte contre une privatisation des lignes de bus du TICE, ainsi que contre des engagements de chauffeurs de bus sous un autre contrat. L'État et les communes devraient rester des partenaires forts.

Madame la Ministre confirme la tenue de ladite réunion le 13 mai 2024. Elle souligne que la réunion a été une demande du TICE en vue de l'élaboration d'une nouvelle convention, raison pour laquelle il serait revenue au TICE d'inviter, le cas échéant, le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC. Par conséquent, il n'y aurait pas eu un retrait d'une invitation pour participer à l'échange de vues entre le bureau du TICE et Madame la Ministre, ainsi que sa délégation. Dans ce contexte, Madame la Ministre affirme également avoir eu le 15 mars 2024 une entrevue avec ledit syndicat, en présence du Ministre de l'Intérieur, concernant notamment la sécurité. Au cours de cette réunion, le syndicat a déjà pu faire part de son point de vue et de ses préoccupations concernant l'avenir du TICE. Au cours de cette réunion, Madame la Ministre a informé le syndicat qu'elle prévoyait de consulter le bureau du TICE avant de reprendre les discussions avec la délégation du personnel. Il n'est donc pas question d'abandonner le TICE ni d'exclure le syndicat des pourparlers.

Madame la Ministre souligne qu'elle compte sur une collaboration étroite avec le TICE afin d'assurer un transport en commun confortable, multimodal et efficace pour la population de la région du sud. Il ne s'agit pas de prendre des décisions à l'encontre d'un partenaire, mais de préparer ensemble l'avenir du TICE.

Madame la Ministre affirme qu'un équilibre sain est nécessaire entre les communes et l'État, qui cofinance ces projets. Par conséquent, une planification conjointe, main dans la main, est essentielle. Il est primordial pour elle de travailler en toute transparence. Elle met en avant que la réunion du 13 mai 2024 a été constructive. Quinze réunions techniques ont déjà eu lieu. Lors de certaines réunions techniques, les syndicats étaient également présents. Dans ces réunions techniques, qui ont également été constructives, un accord a été trouvé sur 12 lignes de bus que le TICE exploitera à l'avenir. Madame la Ministre insiste sur le fait que la nouvelle convention ne prévoit pas moins de kilomètres que ce qui est actuellement en vigueur. Elle informe encore la commission que les discussions actuelles portent sur le montant des subventions. Ces discussions se dérouleront de manière transparente. Elle informe encore la commission que les discussions seront fondées sur les tarifs RGTR, une première proposition ayant été soumise au TICE.

Elle souligne encore que le TICE n'est pas une société nationale comme les CFL. Par conséquent, il ne revient pas au TICE de participer à la planification des lignes de bus, mais de les exécuter.

Madame la Ministre insiste sur le fait qu'il est souhaité d'atteindre un accord dès que possible. Ensuite, une loi de financement sera élaborée.

Monsieur le député Marc Goergen souligne qu'il y a une différence entre ne pas céder de kilomètres et abandonner des lignes de bus, et les céder à des entreprises privées. Selon lui, aucune comparaison ne peut être faite avec le RGTR. Sinon, cela entraînerait des désavantages pour le TICE. Concernant l'invitation en cause à ladite réunion 13 mai 2024, l'orateur se demande alors si le syndicat aurait par conséquent menti.

Madame la Ministre réaffirme que ledit syndicat n'a jamais été invité, donc il ne pouvait pas non plus être désinvité. Elle informe également qu'il y a eu des délibérations concernant les lignes. Elle considère qu'il est inapproprié de comparer le TICE aux CFL. Une offre a été soumise au TICE, laquelle fait désormais l'objet de discussions approfondies.

Madame la députée Taina Bofferding (LSAP) souhaite savoir si les réunions techniques mentionnées par Madame la Ministre sont les groupes de travail annoncés par son prédécesseur. Ceci est confirmé par Madame la Ministre.

En ce qui concerne les syndicats invités, Mme Bofferding souhaite savoir s'il s'agit uniquement du syndicat des fonctionnaires communaux FGFC ou également de l'OGBL. En ce qui concerne le transport scolaire et le service nocturne, elle souhaite savoir ce qui est actuellement en discussion dans les négociations.

Madame la Ministre précise qu'elle n'a pas participé elle-même aux groupes de travail, mais, à sa connaissance, l'OGBL n'était pas présent. Elle indique que le TICE a évoqué le transport scolaire et il lui incombe de préciser ses attentes à ce sujet.

Monsieur le député Marc Baum (déi Lénk) partage l'avis de Monsieur Goergen qu'on ne peut pas comparer le TICE au RGTR. Il faut tenir compte des spécificités du TICE, notamment de sa dimension historique. L'orateur se demande également s'il a bien compris que la convention entraînera également une loi de financement. En ce qui concerne la convention, il souhaite encore savoir quelle durée est envisagée par le ministère. Madame la Ministre confirme qu'une fois un accord trouvé, une loi de financement sera élaborée. Quant à la durée, elle indique qu'aucun accord n'a encore été trouvé, ce point faisant partie des discussions.

Monsieur le député Meris Sehovic (déi gréng), également membre du bureau du TICE, ne peut parler des négociations en cours. Il souligne qu'il est important de tenir compte des spécificités du réseau TICE, un réseau qui couvre tout le sud. L'orateur confirme que les négociations se sont déroulées dans une bonne atmosphère. Il précise dans ce contexte encore que le président de la délégation du personnel a participé aux réunions techniques et que, lors des réunions préparatoires du TICE, l'OGBL était impliqué.

7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)

Il est rappelé qu'en matière de mobilité et de travaux publics, l'Ombudsman a été saisi de deux cas concernant le Département de la mobilité et des transports.

Premier cas : Examen pratique du permis de conduire

Le premier cas concerne une candidate qui, après avoir échoué à l'examen pratique du permis de conduire, conteste le protocole d'examen en invoquant un conflit d'intérêt voire un manque de neutralité de l'examineur, anciennement son moniteur de conduite à l'auto-école.

Bien que l'examineur ait cessé ses fonctions de moniteur pour obtenir l'agrément en tant qu'examineur, il a été chargé de l'examen d'une ancienne élève insatisfaite de son comportement pendant les leçons de conduite – une situation défavorable à éviter.

La candidate n'a pas été informée de la possibilité de demander un remplacement de son examinateur. Cette information ne semble pas non plus être accessible sur les sites officiels concernant les examens de conduite au Luxembourg.

Ayant craint un manque d'objectivité de la part d'un examinateur et ne trouvant pas l'information sur la possibilité de demander un remplacement, l'Ombudsman trouve compréhensible qu'elle ne fera pas cette démarche spontanément de peur d'accentuer le conflit d'intérêt.

Pour éviter pareil dilemme, l'Ombudsman est d'avis qu'un examinateur devrait faire preuve de réserve et se retirer de l'examen d'anciens élèves sinon de toute personne dont la nature des relations antérieures pourrait mettre en doute son impartialité et sa neutralité.

Par ailleurs, l'Ombudsman a suggéré à la SNCA (Société Nationale de Circulation Automobile) d'informer systématiquement et automatiquement les candidats à l'avance de la possibilité de demander un remplacement de l'examineur en cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman remercie le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et la SNCA pour leur réponse détaillée et leur volonté de vérifier la faisabilité d'une communication plus transparente dans les cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman a également été informé que la planification des examens est faite de manière aléatoire et anonyme, les examinateurs ne connaissant les noms des candidats qu'au moment de l'examen. Cette méthode rend difficile la prévention de scénarios de conflit d'intérêt, soulignant l'importance d'informer les candidats de leurs droits sans craindre d'éventuelles répercussions négatives.

Finalement, l'Ombudsman regrette l'absence de possibilité de vérifier les faits de l'examen, rendant toute contestation extrêmement difficile voire impossible sans preuves concrètes. Compte tenu des coûts élevés des heures de conduite supplémentaires, il semble important de garantir des moyens de défense effectifs aux candidats. L'Ombudsman invite le Ministère compétent à envisager la possibilité d'un enregistrement des examens de conduite.

Le représentant du Ministère souligne que, indépendamment du fait qu'un enregistrement serait très coûteux, les moniteurs d'auto-école exercent leur profession en bonne et due forme.

Monsieur le député Marc Baum estime qu'il faut absolument éviter qu'un examinateur ayant arrêté ses fonctions de moniteur soit chargé de l'examen d'un ancien élève.

Le représentant du Ministère explique que cela se produit rarement, seulement dans des cas exceptionnels, en raison du nombre limité d'examineurs

disponibles. Il est souligné que les examinateurs reçoivent un agrément ministériel et ne sont plus moniteurs d'auto-école.

Deuxième cas : Restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités étrangères

Le deuxième cas concerne la restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités policières allemandes.

Un réclamant s'est adressé à l'Ombudsman suite aux difficultés rencontrées pour obtenir la restitution de son permis de conduire luxembourgeois, retiré par les autorités allemandes après une infraction aux règles de circulation en Allemagne. Étant donné qu'il s'agissait d'un permis de conduire luxembourgeois, celui-ci avait été restitué au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics luxembourgeois.

Le réclamant pensait que, étant de nationalité luxembourgeoise et son permis ayant été délivré par les autorités luxembourgeoises, il appartenait au Ministère luxembourgeois de lui restituer son permis. Cependant, le Ministère refusait de lui rendre le document.

L'Ombudsman a alors demandé des informations supplémentaires au Ministère compétent. Il s'est avéré que le réclamant n'avait pas communiqué tous les éléments, notamment qu'il résidait en Allemagne depuis plusieurs années au moment du retrait de son permis.

En conséquence, il faut appliquer la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. Selon l'article 7, « Le permis de conduire est uniquement délivré aux demandeurs qui (...) ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire (...) ». La même règle s'applique pour le renouvellement et le remplacement d'un permis.

L'article 12 de cette directive définit la résidence normale comme le lieu où une personne demeure habituellement pendant au moins 185 jours par année civile.

Puisque le réclamant n'était plus résident luxembourgeois au sens de la directive, le Ministère luxembourgeois n'était pas autorisé à lui délivrer un nouveau permis de conduire. En tant que résident allemand, il est soumis à la législation allemande pour l'obtention et la restitution du permis de conduire.

Suite à ces explications, l'Ombudsman a conseillé au réclamant de contacter les autorités allemandes pour la restitution ou l'obtention d'un nouveau permis de conduire.

Ce cas illustre que certaines réclamations, qui semblent fondées de prime abord, s'avèrent infondées en raison d'informations manquantes ou incomplètes.

8. Divers

La commission parlementaire est informée que la demande de la sensibilité politique déi gréng du 21 mai 2024 au sujet, d'une part, de la gestion des risques liés aux fortes précipitations des 17 et 18 mai 2024 et des inondations subséquentes et, d'autre part, d'une « menace » rapportée par un journal dans son édition du 20 mai 2024 (réunion jointe avec la Commission des Affaires intérieures et la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité) est mise à l'ordre du jour d'une réunion du 6 juin 2024 à 9h00.

Madame la Présidente rappelle qu'étant donné que les réunions de la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité sont publiques depuis le 15 avril (c'est-à-dire retransmises en direct), la question se pose de savoir si la réunion conjointe du 6 juin 2024 doit également être publique.

Le Règlement de la Conférence des Présidents sur les critères et conditions de publicité des réunions de commissions parlementaires prévoit à cet égard, à l'article 5, paragraphe 1^{er}, que la commission parlementaire, dont les réunions ne sont pas publiques, décide au cas par cas si ses réunions conjointes avec une commission parlementaire visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, sont retransmises en direct. Parallèlement, ce règlement précise à son article 11 que toute décision est prise à la majorité des membres de la commission parlementaire.

La commission parlementaire de la Mobilité et des Travaux publics procède à un vote.

Mme Taina Bofferding, Mme Francine Closener (LSAP), M. Jeff Engelen (ADR), M. Marc Goergen et M. Meris Sehovic votent pour une organisation de cette réunion de manière publique ;

M. Jeff Boonen (CSV), Mme Corinne Cahen, M. Félix Eischen (CSV), M. Paul Galles (CSV), M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp (CSV) et M. Christophe Hansen (CSV) votent contre une organisation de cette réunion de manière publique .

La réunion jointe annoncée ne sera pas conséquent pas publique.

L'opposition ne comprend pas pourquoi les partis de la majorité ne sont pas en faveur de la publicité. Monsieur le député Christophe Hansen rappelle qu'on est actuellement dans une phase de test de la publicité des réunions de commissions parlementaires et constate que de nombreuses demandes de réunions conjointes sont formulées, impliquant une commission publique et une commission non publique.

Il existe également un problème de sécurité. La phase de test doit être achevée avant de tirer des conclusions.

M. Gusty Grass rappelle que si une commission a voté contre une publicité de réunion de commissions parlementaires, cette décision doit être respectée.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 20 juin 2024

(La réunion a eu lieu par visioconférence.)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 mars 2024
2. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8237 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8240 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
7. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Gusty Graas, Mme Mandy Minella, Mme Octavie Modert remplaçant M. Emile Eicher, M. Meris Sehovic

Mme Vénééré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, M. Charel Weiler

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 mars 2024

Le projet de procès-verbal de la réunion du 21 mars 2024 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8237 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021

À la suite d'une courte présentation, le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

4. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022

Après une courte présentation, le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

5. 8240 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

6. 8241 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021**

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

*

Pour ce qui est du temps de parole des 5 projets de loi, la commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents une discussion commune, un modèle avec rapport et présentation par le rapporteur, mais sans débats.

7. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8241/03

N° 8241³

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(20.6.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Gusty GRAAS, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 juin 2023 par le Ministre des Affaires étrangères et européennes.

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

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 27 juillet 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 octobre 2023.

Lors de sa réunion du 23 mai 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») ainsi que la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région ont examiné le projet de loi ainsi que les divers avis. Au cours de la même réunion, M. Gusty Graas a été désigné comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 juin 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Considérations générales

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Koweït contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et 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. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire de l'article unique.

*

III. LES AVIS

1. Avis du Conseil d'Etat

Le Conseil d'État émet son avis en date du 10 octobre 2023. Il ne contient pas d'observation quant au fond. Le Conseil d'État rappelle dans quelles conditions la Constitution exige qu'une modification d'un accord international soit approuvée par la Chambre des Députés.

2. Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce émet son avis le 27 juillet 2023. Elle accueille favorablement le projet de loi sous rubrique. En effet, l'accord aérien bilatéral permettra d'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.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé aux avis respectifs.

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 20, paragraphe 1^{er}, de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 20, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est 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 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 21 de l'accord à approuver, 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 rubrique. 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 46 de la Constitution.

Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** »

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8241 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

Article unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Luxembourg, le 20 juin 2024

La Présidente,
Corinne CAHEN

Le Rapporteur,
Gusty GRAAS

Bulletin de vote 17 - Projet de loi N°8241

Date: 27/06/2024 18:57:16

Scrutin: 17

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8241 - Air services Koweït

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8241

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	0	47
Procurations:	13	0	0	13
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

CSV

Adehm Diane	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Bauer Maurice	Oui	Boonen Jeff	Oui
Donnersbach Alex	Oui (Galles Paul)	Eicher Emile	Oui
Eischen Félix	Oui	Galles Paul	Oui
Hansen Christophe	Oui (Weydert Stéphanie)	Hengel Max	Oui
Kemp Françoise	Oui	Lies Marc	Oui
Modert Octavie	Oui (Morgenthaler Nathalie)	Morgenthaler Nathalie	Oui
Mosar Laurent	Oui	Spautz Marc	Oui
Weiler Charel	Oui (Arendt épouse Kemp Nancy)	Weydert Stéphanie	Oui
Wiseler Claude	Oui	Wolter Michel	Oui
Zeimet Laurent	Oui (Bauer Maurice)		

DP

Agostino Barbara	Oui	Arendt Guy	Oui
Bauler André	Oui	Baum Gilles	Oui
Beissel Simone	Oui	Cahen Corinne	Oui
Emering Luc	Oui	Etgen Fernand	Oui
Goldschmidt Patrick	Oui (Graas Gusty)	Graas Gusty	Oui
Hartmann Carole	Oui (Bauler André)	Minella Mandy	Oui (Emering Luc)
Polfer Lydie	Oui (Agostino Barbara)	Schockmel Gérard	Oui

LSAP

Biancalana Dan	Oui	Bofferding Taina	Oui
Braz Liz	Oui	Closener Francine	Oui
Cruchten Yves	Oui (Delcourt Claire)	Delcourt Claire	Oui
Di Bartolomeo Mars	Oui	Engel Georges	Oui
Fayot Franz	Oui	Haagen Claude	Oui
Lenert Paulette	Oui (Engel Georges)		

ADR

Engelen Jeff	Oui	Kartheiser Fernand	Oui (Keup Fred)
Keup Fred	Oui	Schoos Alexandra	Oui
Weidig Tom	Oui		

déi gréng

Bausch François	Oui	Sehovic Meris	Oui (Bausch François)
Tanson Sam	Oui	Welfring Joëlle	Oui

Date: 27/06/2024 18:57:16

Scrutin: 17

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8241 - Air services Koweït

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8241

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	0	47
Procurations:	13	0	0	13
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

Piraten

Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
Polidori Ben	Oui		

DÉI LÉNK

Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui
-----------	-----	--------------	-----

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - Projet de loi N°8241

N°8241
PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

*

Article unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 27 juin 2024

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Claude Wiseler

8241/04

N° 8241⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

* * *

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

(12.7.2024)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 27 juin 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 juin 2024 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 10 octobre 2023 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 12 juillet 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Résumé

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à
Luxembourg, le 25 mars 2021**

RESUME

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

Mémorial A N° 404 de 2024



Loi du 11 septembre 2024 portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 27 juin 2024 et celle du Conseil d'État du 12 juillet 2024 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

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 du Commerce extérieur,
Xavier Bettel*

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
Yuriko Backes*

Palais de Luxembourg, le 11 septembre 2024.
Henri

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT

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	Reconnaissance des certificats et licences (sécurité)
ARTICLE 7	Sûreté de l'aviation
ARTICLE 8	Droits de douane et autres frais
ARTICLE 9	Capacité
ARTICLE 10	Tarifs
ARTICLE 11	Représentants des compagnies aériennes
ARTICLE 12	Opportunités commerciales et transfert de fonds
ARTICLE 13	Clause de concurrence loyale
ARTICLE 14	Soumission des calendriers et des créneaux horaires
ARTICLE 15	Transport intermodal
ARTICLE 16	Frais d'utilisation
ARTICLE 17	Statistiques
ARTICLE 18	Consultations
ARTICLE 19	Règlement des différends
ARTICLE 20	Modification de l'Accord
ARTICLE 21	Convention multilatérale
ARTICLE 22	Résiliation
ARTICLE 23	Enregistrement
ARTICLE 24	Entrée en vigueur
ANNEXE	Tableau des routes

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT

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 1Définitions

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 l'État du Koweït, la Direction générale de l'Aviation 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 l'Annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;

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

(d) l'« Annexe » désigne l'annexe au présent Accord et tout amendement y relatif ;

(e) 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 ;

(f) le terme « capacité » signifie :

- en ce qui concerne un aéronef, la charge utile dudit aéronef disponible sur une route ou un tronçon de route ;
- en ce qui concerne un service aérien déterminé, la capacité de l'aéronef utilisé pour assurer ledit service multipliée par la fréquence d'exploitation par ledit aéronef au cours d'une période donnée sur une route ou un tronçon de route ;

(g) le terme « compagnie désignée » signifie toute compagnie aérienne qu'une Partie contractante a désigné par écrit à l'autre Partie contractante et qui a été autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

(h) 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 ;

(i) le terme « Traités de l'UE » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

(j) le terme « État membre de l'UE » ou « État membre de l'Union européenne » ou « État membre de l'Europe » désigne un État qui est membre de l'Union européenne ;

(k) 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 ;

(l) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention ;

(m) le terme « frais d'utilisation » désigne : les frais facturés aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ;

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

(o) 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 ledit territoire, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.

2. 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.

3. Les compagnies aériennes de chaque Partie contractante différentes de celles désignées dans l'Article 3 du présent Accord bénéficient également des droits stipulés aux paragraphes 1(a) et 1(b) du présent Article.

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 sur les routes spécifiées conformément au présent Accord, et de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. La ou les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent être tenues de prouver à l'autre Partie contractante qu'elles sont qualifiées pour remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ladite Partie contractante dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

3. Dès réception d'une telle désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent les autorisations et permis appropriés dans les délais les plus brefs, à condition que :

a) dans le cas d'une ou de plusieurs compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg :

(i) la compagnie aérienne soit établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et

(ii) l'État membre de l'Europe responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et

(iii) la compagnie aérienne soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou soit effectivement contrôlée par des États membres de l'Europe et/ou par des ressortissants desdits États, et/ou par des États membres de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ;

b) dans le cas d'une ou de plusieurs compagnies aériennes désignées par l'État du Koweït :

i) la compagnie aérienne soit établie sur le territoire de l'État du Koweït et soit titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément aux lois du Koweït ; et

ii) l'État du Koweït exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, et soit responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ; et

iii) la compagnie aérienne soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par l'État du Koweït et/ou ses ressortissants.

4. Lorsqu'une ou plusieurs compagnies aériennes ont été désignées et autorisées en vertu du présent Article, elles peuvent à tout moment commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

ARTICLE 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. 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 l'État du Koweït, 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 l'État du Koweït ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de l'État du Koweït ; ou
- (b) les autorités de l'État du Koweït n'exercent pas ou n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par l'État du Koweït et/ou par ses ressortissants et/ou par des entités légales de l'État du Koweït ; 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.

2. Les autorités aéronautiques de l'État du Koweït 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 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 est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord bilatéral relatif à des services aériens entre l'État du Koweït et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé des droits de trafic aux compagnies aériennes désignées par l'État du Koweït ; ou
- (e) la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un Accord bilatéral conclu entre l'État du Koweït et un autre État membre de l'Union européenne, et l'État du Koweït peut démontrer que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans ledit autre État membre de l'Union européenne, la compagnie aérienne; ou contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un Accord bilatéral entre l'État du Koweït et ledit autre État membre de l'Union européenne ; ou
- (f) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de l'État du Koweït ; ou
- (g) 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, ou à moins que la sûreté ou la sécurité n'exige de prendre des mesures conformément aux dispositions de l'Article 6 (Sécurité de l'aviation) ou de l'Article 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, les droits de chaque Partie contractante tels qu'établis dans les 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 18 du présent Accord.

4. En cas d'action d'une Partie contractante en vertu du présent Article, les droits des deux Parties contractantes ne sont pas lésés.

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 un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante 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 sur les routes spécifiées dans l'Annexe, 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 sur les routes spécifiées, autorisent l'enregistrement d'un différend auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les Autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations en vertu de l'Article 18 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.

10. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante résultant des dispositions du présent Article s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de ladite compagnie aérienne.

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 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 lesdites dispositions en matière de sûreté et exigences sont applicables aux Parties contractantes. Les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire national ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire national ou, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des Traités de l'UE ou détiennent des Licences d'exploitation valides conformément aux lois de l'UE, agissent conformément auxdites 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.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, soumettre à des contrôles de sûreté les passagers et leurs bagages à main, et soumettre à des contrôles appropriés les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante s'assure également que lesdites mesures sont adaptées pour répondre à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément aux lois en vigueur dans ce pays, y compris la législation de l'Union européenne dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg. 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.

6. 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.

7. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates. De telles consultations commencent dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception d'une demande de l'une des Parties contractantes. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations, ou toute autre période convenue entre les Parties contractantes, constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut prendre des mesures provisoires à tout moment. Toute action engagée conformément au présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions du présent Article en matière de sûreté.

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 d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'à leur 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.

4. Les biens mobiliers de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante, tels que l'équipement de bureau, les fournitures, les documents de voyage, y compris les billets d'avion, les connaissements aériens ainsi que le matériel publicitaire et les articles promotionnels, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires.

5. Dans le cas où la ou les compagnies désignées d'une Partie contractante concluent, pour cause d'urgence, des arrangements avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes portant sur le prêt ou l'utilisation de l'un quelconque des produits visés aux paragraphes (1), (2) et (3) du présent Article, les secours prévus au titre dudit Article doivent leur être accordés.

ARTICLE 9

Capacité

1 La ou les compagnies désignées par les Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord.

2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, en tenant pleinement compte des exigences des services long-courriers.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 10

Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués par les compagnies désignées des Parties contractantes pour les services convenus couverts par le présent Accord sont établis à des niveaux raisonnables et en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris les taux, les bénéfices raisonnables, les tarifs d'autres compagnies aériennes et d'autres considérations commerciales sur le marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt des tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance de son territoire et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le transport via son territoire lorsque les escales sont autorisées sur ledit territoire. Un tel dépôt peut être exigé au plus tard soixante (60) jours avant la date d'introduction proposée. Dans certains cas, cette période maximale peut être réduite.

3. Chacune des Parties contractantes a le droit d'approuver ou non des tarifs pour le transport « aller simple » ou « aller-retour » entre les territoires des deux Parties, et entre le territoire de l'une des Parties contractantes et celui d'un pays tiers, sous réserve de l'approbation dudit pays tiers, lorsque le transport commence sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, ou entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un pays tiers, chaque Partie autorise la compagnie désignée de l'autre Partie contractante à s'aligner sur tout tarif actuellement autorisé par la compagnie désignée de l'une des Parties ou d'un pays tiers pour un service comparable entre ces mêmes points.

5. L'approbation des tarifs découlant des dispositions des paragraphes 3 et 4 susmentionnés peut être donnée expressément par l'une ou l'autre des Parties contractantes à la compagnie désignée qui dépose les tarifs. Toutefois, dans l'attente d'une décision de la Partie contractante concernée, la compagnie désignée peut entreprendre des activités de marketing, de publicité et de vente aux tarifs proposés pour le transport à compter de ou après la date d'entrée en vigueur proposée, à condition qu'ils soient associés à la mention « sous réserve d'approbation gouvernementale ». En aucun cas, la publicité ou la vente ne doit être effectuée avant le dépôt des tarifs proposés auprès des deux Parties.

6. Sans préjudice des lois applicables en matière de concurrence et de protection des consommateurs qui prévalent sur le territoire de chaque Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne peut prendre de mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un tarif qu'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante se propose de pratiquer ou pratique en relation avec les services aériens internationaux prévus dans le présent Accord. Les interventions des Parties contractantes telles que décrites dans le paragraphe (7) ci-après se limitent à :

- a. la prévention des tarifs ou pratiques indûment discriminatoires ;
- b. la protection des consommateurs contre les prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ou d'une pratique concertée entre les compagnies aériennes ;
- c. la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas.

7. Sans préjudice des dispositions du paragraphe (3) du présent Article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent expressément refuser les tarifs soumis par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles estiment qu'un tarif proposé par lesdites compagnies relève des catégories définies au paragraphe (6) du présent Article.

8. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant tout tarif de la compagnie désignée de l'autre Partie pour les services couverts par le présent Accord, y compris lorsque le tarif concerné a fait l'objet d'un avis de refus. Lesdites consultations se tiennent au plus tard dans les soixante (60) jours après réception de la demande. Les Parties coopèrent pour obtenir les informations nécessaires au règlement raisonné des litiges. Si les Parties parviennent à un consensus, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que ledit consensus entre en vigueur.

9. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur, à moins qu'il ne soit retiré par la compagnie désignée concernée avec l'autorisation de la Partie contractante concernée, jusqu'à la date d'expiration prévue, le cas échéant, ou jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs. Le tarif concerné peut être prorogé au-delà de la date d'expiration initiale avec l'accord de la Partie contractante concernée. Toutefois, un tarif ne peut être prolongé de plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré, à moins d'avoir été approuvé par la Partie concernée.

10. La Partie contractante s'efforce de veiller à ce que, dans la mesure permise par ses lois et règlements nationaux, les violations des tarifs établis conformément au présent Article par toute compagnie aérienne, tout passager ou tout agent de fret, organisateur de voyages ou commissionnaire de transport fassent l'objet d'enquêtes efficaces et que des mesures soient prises contre les contrevenants sur une base cohérente et non discriminatoire.

11. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 10 du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de l'État du Koweït pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

ARTICLE 11

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante 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.

4. En cas de nomination d'un agent général ou d'un agent général de vente, celui-ci est nommé conformément aux lois et règlements applicables de chaque Partie contractante.

ARTICLE 12

Opportunités commerciales et transfert de fonds

1. Sous réserve des lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante, chaque compagnie désignée a le droit de 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. Lorsque le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, celui-ci s'applique.

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

ARTICLE 13

Clause de concurrence loyale

1. Chaque Partie 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 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.

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 destinée à avoir pour effet d'affaiblir considérablement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

ARTICLE 14

Soumission des calendriers et des créneaux horaires

1. Les compagnies désignées doivent soumettre aux autorités compétentes des Parties contractantes, au plus tard trente (30) jours avant le début des services convenus sur les routes spécifiées conformément à l'Article (3) du présent Accord, le type de service, les aéronefs et les Créneaux horaires ou toute modification de ceux-ci.

2. Les autorités compétentes qui reçoivent lesdits Créneaux horaires doivent normalement les approuver ou suggérer des modifications. En tout état de cause, les compagnies désignées ne doivent pas commencer leurs services avant que les Créneaux horaires ne soient approuvés par les autorités compétentes concernées. Cette disposition s'applique également aux modifications ultérieures.

ARTICLE 15Transport 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 passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

ARTICLE 16Frais 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.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les frais d'utilisation entre les autorités compétentes ou l'aéroport ou le prestataire de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes ayant recours aux services et installations proposés par lesdites autorités ou ledit prestataire de services, dans la mesure du possible, par l'intermédiaire d'organisations représentatives desdites compagnies aériennes. Il convient d'informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre des modifications. Chaque Partie contractante encourage, en outre, ses autorités compétentes ou ses prestataires de services et lesdits utilisateurs à échanger les informations appropriées relatives aux frais d'utilisation.

ARTICLE 17Statistiques

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 18Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications 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 19Règlement 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 dans un délai de soixante (60) jours, elles soumettent le différend à la décision d'un tribunal arbitral. Ledit tribunal arbitral est composé comme suit :
 - a. Chaque Partie contractante désigne un arbitre ; si l'une des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les soixante (60) jours, celui-ci est désigné par le Président du Conseil de l'OACI à la demande de l'autre Partie contractante.
 - b. Le troisième arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers et préside le tribunal arbitral, est nommé soit :
 - i. d'un commun accord par les Parties contractantes ; ou
 - ii. si, dans un délai de soixante (60) jours, les Parties contractantes ne tombent pas d'accord, par le Président du Conseil de l'OACI à la demande de l'une des Parties contractantes. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président le plus ancien, qui n'est ressortissant d'aucune des deux Parties, procède à cette désignation.
3. Le tribunal arbitral statue à la majorité. Ces décisions sont contraignantes pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante assume les frais de son propre membre, ainsi que ceux de sa représentation dans les procédures arbitrales ; les frais du président et tous les autres frais sont supportés à parts égales par les Parties contractantes. À tous les autres égards, le tribunal arbitral a sa propre procédure.
4. Le tribunal arbitral s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de soixante (60) jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les soixante (60) jours qui suivent la soumission des réponses.
5. La décision du tribunal arbitral est définitive et contraignante pour les Parties au différend.
6. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du paragraphe (5) du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges en vertu du présent Accord.

ARTICLE 20Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les autorités aéronautiques.

ARTICLE 21Convention multilatérale

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est résilié, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale a lieu conformément à l'Article (20) du présent Accord.

ARTICLE 22Résiliation

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 23Enregistrement

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

ARTICLE 24Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur après satisfaction des exigences juridiques internes par chaque Partie contractante, les Parties se notifiant mutuellement du respect desdites exigences par le biais d'un échange de notes diplomatiques.

Il annule et remplace l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'État du Koweït relatif à des Services aériens, signé le 28 juillet 1993.

L'Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date de réception de la dernière notification.

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

FAIT à Luxembourg, le 12 Shaban 1442 H, équivalent au 25 mars 2021, en deux originaux en langues française, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi. Toutefois, en cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord ou de son Annexe, le texte anglais prévaut.

POUR LE GOUVERNEMENT DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Jean ASSELBORN
Ministre des Affaires étrangères et
européennes

POUR LE GOUVERNEMENT DE
L'ÉTAT DU KOWEÏT

Jasem Mohamed ALBUDAIWI
Ambassadeur de l'État du Koweït
auprès du Grand-Duché de
Luxembourg

ANNEXE**TABLEAU DES ROUTES****Section 1 :**

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :

Luxembourg – Point(s) intermédiaire(s) – Koweït – Point(s) au-delà

Section 2 :

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de l'État du Koweït :

Koweït – Point(s) intermédiaire(s) – Luxembourg – Point(s) au-delà

REMARQUES :

1. Des points intermédiaires et/ou au-delà peuvent, à la discrétion de la ou des compagnies désignées, être omis sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols.
2. La ou les compagnies désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exercer des droits de trafic de cinquième liberté à l'un quelconque des points intermédiaires et/ou au-delà, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

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	Timetable submission and slots
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
ANNEX	Route Schedule

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

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 1Definitions

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

(a) “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 State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) “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) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) “Annex” means the annex to this Agreement and any amendments thereto;

(e) “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;

(f) “Capacity” means:

- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or a section of a route;
- in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(g) “Designated airline” means any airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(h) “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;

(i) “EU Treaties” mean the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

(j) “EU Member State” or “Member State of the European Union” or “European Member State” means a State that is member of the European Union;

(k) “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;

(l) “Territory” has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

(m) “User charge” means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

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

(o) "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.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and 1(b) of this Article.

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 in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations.

2. The airline or airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

3. Upon receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay provided that:

a) In the case of an airline or airlines designated by the Grand Duchy of Luxembourg:

(i) the airline is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by European Member States and or/nationals of European Member States, and/or Member States of the European Free Trade Association and/or nationals of such States;

b) In the case of an airline or airlines designated by the State of Kuwait:

i) the airline is established in the territory of the State of Kuwait and has a valid Operating Licence in accordance with Kuwaiti law; and

ii) the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline is exercised and is responsible for issuing its Air Operator Certificate; and

iii) the airline is owned, directly or through majority ownership by the State of Kuwait and/or by its nationals.

4. When an airline or airlines has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

ARTICLE 4**Revocation and Limitation of Authorization**

1. 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 State of Kuwait, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the State of Kuwait or does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the State of Kuwait; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the State of Kuwait; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the State of Kuwait and/or nationals of the State of Kuwait and/or by legal entities of the State of Kuwait; 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.

2. The aeronautical authorities of the State of Kuwait 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) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait; or
- (e) the airline is already authorized to operate under a bilateral Agreement between the State of Kuwait and another European Union Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other Member State; or
- (f) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the State of Kuwait; or
- (g) 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 or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Safety) or Article 7 (Aviation Security), the rights of each Contracting Party as specified in paragraphs 1 and 2 of this Article shall only be exercised after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

4. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

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 give way to the filing of a difference 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.

10. When the Grand Duchy of Luxembourg has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the 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. The Contracting Parties 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 or, in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, operators of aircraft which are established in its territory under EU Treaties or have a valid Operating License in accordance with EU law, 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.

5. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg European Union law. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. 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.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Contracting Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

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 beverages, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

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

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,

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

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

4. Moveable properties of the designated airline(s) of one Contracting Party such as office equipment, stationery, travel documents including airline tickets, airway bills as well as publicity material and give-away items, introduced in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes.

5. In the event that the designated airline or airlines of one Contracting Party owing to an emergency situation enter into arrangement with another airline or airlines for the loan or use of any of the items specified in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article, the relieves provided in this article shall be available to such airline.

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. The tariffs to be applied by the designated airlines of the Contracting Parties for the agreed services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market place.

2. Each Contracting Party may require filing of tariffs proposed by the designated airline of the other Contracting Party for carriage to or from its territory and, in exceptional circumstances, for carriage via its territory where stopover is permitted in its territory. to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such filing may be required no more than sixty (60) days before the proposed date of introduction. In individual cases, this maximum period may be reduced.

3. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties, and between the territory of either Contracting Party and the territory of a third country, subject to the approval of that third country, when the carriage commences in the territory of that Contracting Party.

4. For carriage between the territories of the Contracting Parties, or between the territory of one Contracting Party and that of a third country, each Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to match any tariff currently authorized for application by the designated airline of either Party or of a third country for comparable service between the same points.

5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 3 and 4 above may be given expressly by either Contracting Party to the designated airline filing the tariffs. However, pending a decision by the Contracting Party concerned the designated airline may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness, provided that they are qualified as being "subject to government approval". Under no circumstances are advertising or sales to be undertaken prior to filing the proposed tariffs with both Parties.

6. Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party in connection with the international air services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph (7) below, by the Contracting Parties shall be limited to:

- a. Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or due to concerted practice among airlines;
- c. Protection of airlines from prices that are artificially low.

7. Without prejudice to the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may expressly disapprove tariffs submitted by the designated airlines of the other Contracting Party, where such aeronautical authorities find that a tariff proposed to be charged by such airlines falls within the categories set forth in paragraph (6) of this Article.

8. Each Contracting Party may request consultations regarding any tariff of the designated airline of either Party for services covered by this agreement, including where the tariff concerned has been subject to notice of disapproval. Such consultations shall be held no later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best effort to put that agreement into force.

9. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the designated airline concerned with the approval of the Contracting Party concerned, until the due expiry date, if any or until new tariffs have been approved. The tariff concerned may be extended beyond the original expiry date with the approval of the Contracting Party concerned. However, a tariff shall not be prolonged for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Party concerned.

10. The Contracting Party shall endeavour to ensure that, to the extent permitted by their national laws and regulations, violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer or freight forwarder of tariffs established in accordance with this Article, are investigated effectively, and that action is taken against violators on a consistent and non-discriminatory basis.

11. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 to 10 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the State of Kuwait for carriage wholly within the European Union shall be subject to the European Union law.

ARTICLE 11

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right, 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.

4. In case of nomination of a general agent or general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Subject to the national laws and regulations of each Contracting Party, 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. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

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 14Timetable submission and slots

1. The designated airlines shall submit to the relevant authorities of the Contracting Parties not later than thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes in accordance with Article (3) of this Agreement, the type of service, aircraft and the Time Slots or any modification thereof.
2. The relevant authorities receiving such Time Slots shall normally approve the Time Slots or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the Time Slots are approved by the relevant authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

ARTICLE 15Intermodal 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 passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 16User 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.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority or airport or air navigation service provider and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities or service providers, where practicable through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority or service providers, and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 17Statistics

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 18Consultations

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 within sixty (60) days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

a. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator within sixty (60) days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party.

b. The third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside over the arbitration tribunal, shall be nominated either:

i. by agreement between the Contracting Parties; or

ii. if within sixty (60) days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall have its own procedure.

4. The arbitral tribunal shall attempt to give a written decision within sixty (60) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, sixty (60) days after the date both replies are submitted.

5. The decision of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.

6. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph (5) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges under this Agreement.

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. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article (20) of this Agreement

ARTICLE 22Termination

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 23Registration

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

ARTICLE 24Entry into Force

This Agreement shall enter into force after the fulfilment of the internal legal requirements by each Contracting Party, which shall notify each other of the fulfilment of such requirements through exchange of the diplomatic notes.

It shall annul and supersede the Agreement signed between the State of Kuwait and the Grand Duchy of Luxembourg on Air Services on 28 July 1993.

The Agreement shall come into force on the first day of the next month from the date of the receipt of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Luxembourg, this 12 Shaban 1442 H corresponding to the 25th day of March 2021, in two originals, each in the French, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

Jean ASSELBORN
Minister of Foreign and European
Affairs

FOR THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF KUWAIT

Jasem Mohamed ALBUDAIWI
Ambassador of the State of Kuwait
to the Grand Duchy of Luxembourg

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1:

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

Luxembourg – Intermediate Point(s) – Kuwait – Point(s) beyond v.v.

Section 2

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

Kuwait – Intermediate Point(s) – Luxembourg – Point(s) beyond v.v.

NOTE:

1. Intermediate and/or beyond points may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
 2. The designated airline(s) of either Contracting Party, on any or all flights, may exercise 5th freedom traffic rights at any of the intermediate and/or beyond points.
-

