

**N° 7313****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

---

---

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;
- 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;
- 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;
- 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;
- 5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;
- 6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1er juin 2017 ;
- 7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;
- 8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;
- 9° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services”, fait à Luxembourg, le 29 février 2016

\* \* \*

*(Dépôt: le 30.5.2018)*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.5.2018).....	2
2) Texte du projet de loi.....	3
3) Exposé des motifs .....	4
4) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
5) Fiche financière .....	10
6) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens .....	10
7) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien .....	22
8) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens.....	35
9) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien .....	47
10) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens.....	58
11) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens.....	68
12) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien .....	80
13) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens.....	94
14) Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services.....	105

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons

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

1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;

2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;

- 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;
- 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;
- 5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;
- 6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;
- 7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;
- 8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;
- 9° de l'«*Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services*», fait à Luxembourg, le 29 février 2016.

Palais de Luxembourg, le 24 mai 2018

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015.

**Art. 2.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016.

**Art. 3.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017.

**Art. 4.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016.

**Art. 5.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015.

**Art. 6.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017.

**Art. 7.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018.

**Art. 8.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016.

**Art. 9.** Est approuvé l'«*Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services*», fait à Luxembourg, le 29 février 2016.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation des neuf accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec l'Arménie, le Cameroun, la Colombie, la Côte d'Ivoire, le Kazakhstan, la Mongolie, le Niger, le Turkménistan et la Zambie.

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

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

L'existence d'accords aériens bilatéraux constitue, aujourd'hui comme dans le passé, un préalable à l'ouverture de relations aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partie contractante. Ces accords constituent la base juridique indispensable pour l'ouverture de 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, tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent également des clauses portant sur la désignation, la révocation et le contrôle telles qu'elles sont exigées par le droit communautaire.

L'Union européenne a entre-temps négocié un certain nombre d'accords horizontaux, dont notamment avec le Maroc, entré en vigueur le 19 mars 2018, ou encore avec la Chine, signé le 8 décembre 2017. Force est de constater que certains accords négociés entre l'UE et des parties tierces ne couvrent pas tous les services aériens nécessaires et le Luxembourg se voit contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus largement les besoins de ses compagnies aériennes. Par exemple, le Luxembourg a entre-temps négocié ou entend négocier avec quasiment tous les pays de l'UEMOA (Union économique et monétaire ouest africaine, à laquelle appartiennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo) des accords bilatéraux qui devraient mieux correspondre aux besoins des opérateurs aériens.

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

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

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants:

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services c.-à-d. survol, escale technique, escale commerciale et libertés de l'air;
- la désignation des compagnies aériennes respectives; les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc.;

- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic;
- la procédure d'établissement des tarifs;
- l'application des lois et règlements internes;
- l'engagement des Parties Contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l'aviation civile;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques;
- la procédure de règlement des différends;
- l'engagement d'adapter l'accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique;
- l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

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

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

\*

## **CONSIDERATIONS PARTICULIERES**

### **Arménie**

L'accord entre l'Arménie et le Luxembourg, signé à Luxembourg le 8 décembre 2015, permet d'établir des services de transport aérien entre les deux territoires respectifs et au-delà. L'Arménie étant l'un des 6 pays concernés par l'initiative du « Partenariat oriental » lancé par l'Union européenne en mai 2009, le renforcement des liens bilatéraux s'inscrit dans la dimension orientale de la politique européenne de voisinage. Sa position géographique peut jouer un rôle important pour les opérateurs luxembourgeois sur leurs routes vers l'Asie centrale et l'Asie de l'Est.

### **Cameroun**

Le présent accord entre le Luxembourg et le Cameroun concernant les services aériens, signé à Luxembourg le 26 janvier 2016, s'inscrit pleinement dans la stratégie qui vise à relier le Luxembourg avec une région dynamique, en approfondissant les relations commerciales entre les deux pays et en diversifiant les opportunités de marché.

### **Colombie**

L'accord aérien entre la Colombie et le Luxembourg, signé à New York le 22 septembre 2017, favorise le développement des services aériens entre les territoires des deux Parties contractantes en satisfaisant les besoins courants et raisonnablement attendus de transport de fret. Il permettra tout particulièrement aux opérateurs luxembourgeois d'atterrir de manière plus régulière en Colombie et de développer des liaisons aériennes complémentaires avec d'autres pays de la région tels que le Brésil.

### **Côte d'Ivoire**

L'accord aérien entre le Luxembourg la Côte d'Ivoire fut signé à Luxembourg le 4 février 2016 avec pour but de développer davantage les relations commerciales bilatérales. Il permettra de pérenniser

l'activité des opérateurs luxembourgeois dans la région à long terme. Les droits de trafic vers d'autres points en Côte d'Ivoire et en Afrique sont possibles sur demande.

#### **Kazakhstan**

L'accord aérien entre le Kazakhstan et le Luxembourg, signé à Astana le 21 mai 2015, crée le cadre juridique permettant le renforcement des relations aériennes entre le Luxembourg et le Kazakhstan. Vu la position géostratégique du Kazakhstan en tant que point d'intérêt pour des escales techniques, notamment sur vols Europe-Asie, et vu son intérêt croissant comme destination de fret aérien pour son économie, le présent accord permettra de satisfaire les besoins courants et raisonnablement attendus du transport de fret.

#### **Mongolie**

L'accord aérien entre le Luxembourg et la Mongolie a été signé à Leipzig le 1 juin 2017. La position géographique de la Mongolie peut jouer un rôle important pour les opérateurs luxembourgeois sur leurs routes vers l'Asie de l'Est, notamment pour des escales techniques, et peut permettre de conquérir de nouveaux marchés.

#### **Niger**

L'accord entre le Niger et le Luxembourg, signé à Niamey le 8 février 2018, permet de renforcer les relations du Luxembourg avec le Niger. Les deux pays entretiennent des relations privilégiées dues au fait que le Niger fait partie des pays partenaires de la coopération au développement luxembourgeoise. Il est dans l'intérêt du Luxembourg de contribuer à son dynamisme et de développer davantage ses relations économiques et culturelles avec le Niger.

#### **Turkménistan**

L'accord aérien entre le Luxembourg et le Turkménistan concernant les services aériens a été signé à Aşgabat le 6 septembre 2016. Le Turkménistan dispose d'importantes réserves en hydrocarbures et peut jouer un rôle important pour les opérateurs luxembourgeois sur leurs routes vers l'Extrême Orient grâce à son emplacement géographique.

#### **Zambie**

L'accord entre le Luxembourg et la Zambie concernant les services aériens, signé à Luxembourg, le 29 février 2016, permet d'avoir accès à de nouveaux marchés d'exportation en Afrique australe. Il permet de pérenniser l'activité de transport de fret à long terme. Le principal objectif opérationnel en Afrique est d'atteindre un équilibre entre les destinations d'Afrique de l'Ouest qui sont principalement importateurs de marchandises et les pays d'Afrique de l'Est et du Sud, exportateurs.

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<p><b>Projet de loi portant approbation</b></p> <p>1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;</p> <p>2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;</p> <p>3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;</p> <p>4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;</p> <p>5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;</p> <p>6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;</p> <p>7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;</p> <p>8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;</p> <p>9° de l'«<i>Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services</i>», fait à Luxembourg, le 29 février 2016</p>
<b>Auteur(s) :</b>	Annabelle Dullin
<b>Téléphone :</b>	247-88350
<b>Courriel :</b>	annabelle.dullin@mae.etat.lu
<b>Objectif(s) du projet :</b>	Le présent projet de loi se propose d'approuver neuf accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec l'Arménie, le Cameroun, la Colombie, la Côte d'Ivoire, le Kazakhstan, la Mongolie, le Niger, le Turkménistan et la Zambie, dans le cadre de la procédure de ratification desdits accords par la Chambre des Députés.
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :</b>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
<b>Date :</b>	25 avril 2018

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non

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.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
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 :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>3</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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 :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.).



10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :  
a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non   
b) amélioration de qualité règlementaire ? 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'État (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

#### 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 :  
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière :

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.

\*

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

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

## 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.

\*

### ACCORD

#### **entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des ser- vices aériens**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République d'Arménie*

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

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

#### *Article 1*

#### **Définitions**

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

- (a) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République d'Arménie, le ministre de l'Économie et le directeur de l'Autorité de l'Aviation civile de la République d'Arménie 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) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » désignent les prix, taux ou frais applicables au transport des passagers, des bagages et/ou du fret (à l'exception du courrier) dans le cadre du transport aérien (en ce compris tout autre mode de transport en lien avec le transport aérien) et facturés par les compagnies aériennes, y compris leurs agents, ainsi que les conditions relatives à la disponibilité de tels prix, taux ou frais ;

- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

#### *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 les compagnies désignées de 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 au(x) point(s) figurant sur la ou les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou dans n'importe quelle combinaison ; et
  - (d) exercer les droits autrement visés dans le présent Accord.
2. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et courrier, séparément ou dans n'importe quelle combinaison, moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.
3. Tous les droits accordés dans le présent Article par chaque Partie contractante ne doivent être octroyés à aucun autre tiers.
4. Si en raison de conflits armés, de troubles politiques, d'aménagements ou de circonstances spéciales et inhabituelles la compagnie désignée de l'une des Parties contractantes est dans l'impossibilité d'assurer un service sur sa route normale, l'autre Partie contractante met tout en oeuvre pour faciliter la poursuite de l'exploitation d'un tel service en réaménageant de telles routes, y compris en octroyant des droits visant à faciliter la viabilité des opérations pour le temps jugé nécessaire.

#### *Article 3*

##### ***Désignation et autorisation***

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations. De telles désignations ou de tels retraits ou modifications de ladite désignation doivent être notifiés par écrit à l'autre Partie contractante par le biais d'échange de notes diplomatiques.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, dans les délais les plus brefs, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour assurer les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, une compagnie désignée peut commencer, à tout moment, à assurer les services convenus pour lesquels elle a ainsi été désignée, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 4*

##### ***Refus, révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation***

1. Les autorités aéronautiques de la République d'Arménie ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une

compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :

- (a) ladite compagnie n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu des Traités de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation et aux règlements 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 l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République d'Arménie ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

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

- (a) ladite compagnie n'est pas établie sur le territoire de la République d'Arménie ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables dans la République d'Arménie ; ou
- (b) la République d'Arménie n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou la République d'Arménie et/ou ses ressortissants n'en assurent pas le contrôle effectif ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susvisés ou à moins que la sûreté ou la sécurité n'exige de prendre des mesures conformément aux dispositions de l'Article 7 (Sécurité de l'aviation) ou de l'Article 8 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques, comme le prévoit l'Article 19 (Consultations) du présent Accord.

4. Le présent Article ne limite pas les droits de chacune des Parties contractantes à refuser, révoquer, suspendre et limiter l'autorisation d'exploitation d'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante, ou encore à lui imposer des conditions conformément aux dispositions de l'Article 7 (Sécurité de l'aviation) ou de l'Article 8 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

#### *Article 5*

##### *Application des lois et règlements*

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs des compagnies désignées par l'autre Partie contractante lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire de la première Partie contractante, ainsi que lors du survol et de la sortie dudit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante quant à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire de passagers, d'équipages, de fret ou de courrier, tels que les

formalités relatives à la sûreté de l'aviation, à l'entrée, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, aux douanes, à la santé et aux mesures de quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, au fret et au courrier transportés par les aéronefs des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

3. Sur demande, chaque Partie contractante fournit à l'autre Partie contractante des copies des lois et règlements pertinents mentionnés dans le présent Article.

4. Les passagers, les bagages et le fret (en ce compris le courrier) en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones aéroportuaires réservées à cet égard sont soumis, tout au plus, à un contrôle simplifié, sauf pour ce qui a trait aux mesures de sûreté contre la menace d'intervention illicite, telle que la violence et la piraterie aérienne, ainsi qu'aux mesures occasionnelles de lutte contre le trafic de drogue illicite. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exempts des droits de douane, frais et autres taxes similaires.

#### *Article 6*

##### ***Reconnaissance des certificats et licences***

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés en vertu des lois et règlements de la Partie contractante, y compris, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, les lois et règlements de l'Union européenne en vigueur, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus, sous réserve que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés en application de et en conformité avec des normes supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention de Chicago.

2. Le paragraphe 1 du présent Article s'applique également en ce qui concerne une compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg et dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne.

3. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

#### *Article 7*

##### ***Sécurité de l'aviation***

1. À tout moment, chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans n'importe quel domaine relatif aux installations aéronautiques, aux équipages aériens, aux aéronefs ou à leur exploitation. 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 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 auxdites normes minimales, et cette 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 (Refus, révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) 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 ou, au titre d'un accord de bail, au nom de la ou des 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, « inspections au sol »), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite de graves préoccupations quant :

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

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

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol, de consultations 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. 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 8*

#### ***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.

2. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, 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 et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifié(e) par les deux Parties contractantes.

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

leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions en matière de sûreté et exigences sont applicables aux Parties contractantes. Chaque Partie contractante exige que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur son territoire ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur son territoire 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'Union européenne et détiennent des Licences d'exploitation valides conformément aux lois et règlements de l'Union européenne, et les exploitants d'aéroports sur son territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris la législation de l'Union européenne pour le Grand-Duché de Luxembourg. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

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 relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour appliquer l'Article 4 (Refus, révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours en vertu de l'Article 4 susmentionné. Toute action engagée conformément au présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions de cet Article en matière de sûreté.

#### *Article 9*

##### ***Exemption des droits de douane et autres droits***

1. Les aéronefs exploités pour des services aériens internationaux par la ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, le carburant et les huiles lubrifiantes, les provisions de bord (en ce compris la nourriture, les boissons et le tabac) sont exemptés de tous les droits de douane, des frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition d'être conservés à bord de l'aéronef.

2. En outre, les éléments ci-après sont également exemptés des droits et taxes susmentionnés, à l'exception des redevances correspondant au service fourni :

- a) provisions embarquées à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie contractante, et utilisées à



bord d'un aéronef de l'autre Partie contractante dans le cadre de l'exploitation des services convenus ;

- b) pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes à des fins d'entretien ou de réparation d'un aéronef utilisé dans le cadre de l'exploitation des services convenus par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;
- c) carburant et huiles lubrifiantes destinés à alimenter un aéronef exploité sur une route spécifiée par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces provisions sont vouées à être utilisées sur une fraction du voyage survolant le territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

Les documents visés aux sous-paragraphes a), b) et c) du présent paragraphe peuvent devoir être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures conservés à bord des aéronefs utilisés par la ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 10*

##### ***Concurrence loyale et aides d'Etat***

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

2. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie aérienne à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties contractantes n'exige que les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante soumettent à son approbation des calendriers, des programmes de vol ou des plans d'opération, sauf sur une base non discriminatoire pour appliquer des conditions constantes comme le prévoit le paragraphe 2 du présent Article ou sauf autorisation spécifique dans le présent Accord. Si une Partie contractante requiert une telle soumission à des fins d'information, elle doit minimiser la charge administrative de telles exigences et procédures sur les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

4. Aucune des Parties contractantes ne peut octroyer ou accorder des subventions ou aides publiques à sa ou ses compagnies désignées si lesdites subventions ou aides devaient avoir des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services aériens internationaux.

5. Par subventions ou aides publiques, il est entendu l'octroi d'aides non discriminatoires à une compagnie aérienne, directement ou indirectement, par l'État ou par un organisme public ou privé contrôlé par ledit État. Sans limitation, lesdites subventions et aides peuvent inclure la compensation des pertes d'exploitation ; la fourniture de capitaux, de subventions ou de prêts à conditions préférentielles ; l'octroi d'avantages financiers sous forme de la non-perception des bénéfices ou d'un non-recouvrement de créances ; la renonciation à une rémunération normale des ressources publiques engagées ; des exonérations fiscales ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès sur une base discriminatoire aux installations aéroportuaires, au carburant ou à d'autres installations raisonnables qui sont nécessaires à l'exploitation de services aériens.

6. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une compagnie aérienne pour des services assurés en vertu du présent Accord, elle exige que la compagnie aérienne mentionne clairement et séparément la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.

7. Si une Partie contractante nourrit des préoccupations fondées selon lesquelles ses compagnies aériennes sont sujettes à une discrimination ou à des pratiques déloyales, ou une subvention ou aide envisagée ou octroyée par l'autre Partie contractante aurait ou a des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de la première Partie contractante à se livrer une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services aériens internationaux, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 du présent Accord par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, pour révoquer l'autorisation d'exploitation ou pour imposer les conditions qu'elle juge nécessaires dans le cadre de l'exercice desdits droits.

### *Article 11*

#### ***Tarifs***

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

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

2. Aucune des Parties contractantes n'exige que les prix facturés par la ou les compagnies désignées pour des services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes lui soient soumis pour approbation. Toutefois, les compagnies désignées des Parties continuent de fournir aux autorités aéronautiques des Parties un accès immédiat, sur demande, aux informations concernant les tarifs pratiqués par le passé, les tarifs en vigueur et les tarifs dont l'introduction est proposée, et ce selon des modalités et sous une forme acceptables pour lesdites autorités.

3. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, les tarifs à facturer par les compagnies aériennes de la République d'Arménie pour le transport à l'intérieur de l'Union Européenne seront soumis aux lois de l'Union Européenne.

### *Article 12*

#### ***Activités commerciales***

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité et en vertu des lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au recrutement, 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 aériens internationaux.

2. Chaque Partie contractante accorde aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre et de faire la publicité des services aériens internationaux et produits y afférents sur son territoire, que ce soit directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par les compagnies désignées, y compris le droit d'établir des agences, aussi bien en ligne que hors ligne.

3. Les compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, et toute personne est libre

d'acheter de tels services dans la monnaie de cet État ou dans des devises librement convertibles d'autres pays conformément à la législation applicable aux changes en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

#### *Article 13*

##### ***Conversion et transfert des revenus***

Chaque Partie contractante accorde aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place, la conversion et le transfert étant autorisés dans les plus brefs délais, sans restriction, discrimination ni taxation, au taux de change applicable à la date à laquelle lesdites compagnies aériennes présentent leur demande de conversion et de transfert.

#### *Article 14*

##### ***Accords de coopération***

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

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

2. à condition que toutes les compagnies aériennes parties à de tels accords

- a) détiennent les droits de trafic sous-jacents et respectent les principes du présent Accord ;
- b) répondent aux exigences de sécurité et aux autres exigences normalement appliquées à de tels accords par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; et
- c) fournissent aux consommateurs des informations correctes concernant de tels arrangements de réservation de capacité et de partage de code.

3. Chaque Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour l'exploitation des services aériens en vertu du présent Accord si lesdits aéronefs ne répondent pas aux dispositions de l'Article 7 (Sécurité de l'aviation) et de l'Article 8 (Sûreté de l'aviation) dudit Accord.

4. Les compagnies aériennes procédant à un partage de code doivent fournir aux autorités aéronautiques les documents non commerciaux pertinents pour les arrangements de partage de code ou de réservation de capacité prévus au moins trente (30) jours avant leur introduction, conformément aux règlements nationaux de chaque Partie contractante.

#### *Article 15*

##### ***Assistance en escale***

Chaque compagnie aérienne a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale ou, à sa convenance, de choisir parmi les agents concurrents qui fournissent de tels services en totalité ou en partie. Les droits sont soumis aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Lorsque de telles considérations entravent les services d'auto-assistance, les dispositions des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante relatives aux services d'assistance en escale s'appliquent uniformément et dans des conditions au moins aussi favorables que le traitement le plus favorable accordé à une compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires au moment où les contraintes sont appliquées, et les frais y afférents dépendent des coûts des services fournis.

*Article 16****Transport intermodal***

Dans le cadre des services aériens internationaux, les compagnies désignées des deux Parties ont le droit d'utiliser tout transport de surface pour le fret et les passagers à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers. 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. 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 17****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. Lesdits frais sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement répartis entre les catégories d'utilisateurs.
3. Les frais d'utilisation imposés aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation sur l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ledit coût total peut inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement.
4. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

*Article 18****Statistiques***

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les statistiques pouvant être raisonnablement exigées à des fins d'information sous réserve des lois et règlements de l'État de chaque Partie contractante.

*Article 19****Consultations***

1. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations relatives à l'interprétation, à l'application ou à la mise en oeuvre du présent Accord.
2. De telles consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

*Article 20****Règlement des différends***

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, d'un tribunal composé de trois (3) arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chaque Partie contractante et le troisième étant désigné par les deux arbitres ainsi nommés.
3. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois (3) arbitres et constitué comme suit :  
Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.
4. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas. En pareil cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État, agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu où se déroule l'arbitrage. Si le président se considère comme un ressortissant d'un État ne pouvant pas être qualifié de neutre dans le cadre du différend, le vice-président le plus ancien et à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède aux désignations. Le tribunal arbitral statue à la majorité.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 2 du présent Article.
6. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à toute décision prise en vertu du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à une compagnie aérienne en défaut.
7. Les frais du tribunal arbitral comprennent les frais et dépenses des arbitres et sont partagés équitablement entre les Parties contractantes. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'OACI en lien avec les procédures visées au paragraphe 4 du présent Article est considérée comme faisant partie intégrante des frais du tribunal arbitral.

*Article 21****Modifications***

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 entre en vigueur lorsque les deux Parties contractantes se sont notifiées, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des exigences nécessaires à l'entrée en vigueur en vertu de leurs procédures juridiques respectives.

*Article 22*

***Convention multilatérale***

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

*Article 23*

***Résiliation***

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'OACI.
2. 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 24*

***Enregistrement***

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

*Article 25*

***Entrée en vigueur***

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le mois durant lequel les deux Parties contractantes se sont notifiées, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des exigences nécessaires à l'entrée en vigueur en vertu de leurs procédures juridiques respectives.

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

FAIT en deux exemplaires à Luxembourg le 8 décembre 2015 en langue anglaise, arménienne et française, tous les textes étant authentiques. En cas de divergences d'interprétation de dispositions de cet Accord, le texte anglais fait foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

(signature)

*Pour le Gouvernement de la  
République d'Arménie*

(signature)

## ANNEXE

**Tableau des routes***Tableau I**Routes à exploiter par les compagnies désignées du Luxembourg :*

<i>Points d'origine :</i>	<i>Points intermédiaires :</i>	<i>Points de destination :</i>	<i>Points au-delà :</i>
Points au Luxembourg	Tout point	Points en Arménie	Tout point

et vice versa.

*Tableau II**Routes à exploiter par les compagnies désignées de l'Arménie :*

<i>Points d'origine :</i>	<i>Points intermédiaires :</i>	<i>Points de destination :</i>	<i>Points au-delà :</i>
Points en Arménie	Tout point	Points au Luxembourg	Tout point

et vice versa.

*Remarques :*

La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante sont en droit d'exploiter des vols en exerçant leurs droits de trafic de cinquième liberté conformément au tableau des routes annexé au présent Accord.

La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes susvisées et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé de tout autre façon en vertu du présent Accord, à condition que le service commence à un point situé sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la compagnie aérienne, et ce, à l'exception des services de fret.

\*

**ACCORD**

**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le  
Gouvernement de la République du Cameroun relatif au trans-  
port aérien**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République du Cameroun,*

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

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

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

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



SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1*

***Définitions***

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

- (a) l'expression « Autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République du Cameroun, la Cameroon Civil Aviation Authority; ou, dans tous les cas, toute Autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et de nombreux amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné à l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entend au sens de l'Article 2 de la Convention ;
- (i) le terme „rupture de charge“ signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- (j) les termes „équipement de bord, équipement au sol, provisions de bord, pièces de rechange“ ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention ;
- (k) le terme „droit d'utilisation ou d'usage“ désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les Autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;
- (l) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union européenne.

*Article 2*

***Octroi des droits***

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante :
  - (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
  - (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
  - (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Les compagnies aériennes non désignées de chaque Partie contractante jouissent des droits spécifiées aux alinéas a) et b) ci-dessus.

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

### *Article 3*

#### ***Désignation et autorisation***

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

2. Chaque partie contractante a le droit de retirer ou de modifier par note diplomatique adressé à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

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

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

5. Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger que les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante apportent la preuve qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

6. La concession des autorisations d'exploitation dont il est fait mention dans le paragraphe 3 de cet Article, exige :

6.1 dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg :

6.1.1 que celle-ci soit établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu des traités de l'Union européenne et qu'elle soit en possession d'une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; et

6.1.2 qu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien et que l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

6.2 dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République du Cameroun :

6.2.1 que celle-ci soit établie sur le territoire de la République du Cameroun et qu'elle ait obtenu une licence en vertu de la législation en vigueur en République du Cameroun.

6.2.2 qu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne soit exercé et assuré par la République du Cameroun ; et

6.2.3 que la compagnie aérienne soit la propriété, directement ou par le biais d'une participation majoritaire d'Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) ou de toute autre organisation africaine dont la République du Cameroun est membre et/ou de ressortissants des dits Etats et qu'elle soit effectivement sous leur contrôle.

*Article 4****Révocation et limitation de l'autorisation***

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

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
- (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
- (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Cameroun; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord ;
- (f) la compagnie aérienne est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un Etat membre de l'Union Européenne, il n'existe pas d'Accord bilatéral en matière de services aériens entre la République du Cameroun et cet Etat membre de l'Union européenne, et que les droits de trafic vers ledit Etat membre de l'Union européenne ont été refusés à la compagnie aérienne désignée par la République du Cameroun ; ou
- (g) la compagnie est déjà autorisée à assurer des services en vertu d'un Accord bilatéral entre la République du Cameroun et un autre Etat membre de l'Union européenne , et que la République du Cameroun apporte la preuve qu'en exerçant des droits de trafic en vertu du présent accord sur une route comprenant un point dans cet autre Etat membre de l'Union européenne ladite compagnie aérienne contourne des restrictions de droits de trafic imposées en vertu de cet autre Accord.

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

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République du Cameroun ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les Autorités de la République du Cameroun; ou
- (b) les Autorités de la République du Cameroun n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne n'est pas de droit camerounais ou détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, d'États membres de la Communauté Economique et monétaire de l'Afrique Centrale et/ou de ressortissants desdits Etats, et qu'elle n'est pas effectivement sous leur contrôle; ou
- (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés

qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ***Application des lois et règlements***

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

#### *Article 6*

##### ***Sécurité de l'aviation***

1. À tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'installations et de services aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.
2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintienne ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 du présent Article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. À défaut de prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, l'Article 4 du présent Accord (Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.
3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, « inspection au sol ») à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

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

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

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

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

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

#### *Article 7*

#### ***Sûreté de l'aviation***

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

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

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions rela-

tives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.

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

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

6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur le territoire de l'État respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

7. Si une Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations aéronautiques immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente jours justifie l'application de l'article 4 du présent Accord.

#### *Article 8*

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

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies aériennes désignées.

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

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante ;



- (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des Autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 9*

##### ***Principes régissant l'exploitation des services et capacité***

1. La ou les compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord, conformément aux principes régissant la Convention.

La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions sur la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en oeuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 14 du présent Accord. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné une compagnie aérienne sera assuré conformément au principe général tel que stipulé dans le paragraphe 1 du présent Article.

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

#### *Article 10*

##### ***Tarifs***

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

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

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification de ou le dépôt auprès de ses Autorités aéronautiques des prix que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante doivent appliquer pour



les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies désignées des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de soixante (60) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.

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

Si une Partie contractante estime qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (1) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en oeuvre pour que cet accord entre en vigueur. Sans accord mutuel, ce prix demeure en vigueur.

4. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent Article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième liberté de l'air.

Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme « satisfaire » signifie le droit d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

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

#### *Article 11*

##### ***Représentants des compagnies aériennes***

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

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

3. Toutefois, pendant une période de cinq (05) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, pour renforcer l'expertise nationale sur les plans opérationnel et technique et soutenir l'emploi

des ressortissants camerounais par les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg, les besoins en personnel des compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg sur le territoire de la République du Cameroun, en cas de besoin, seront assurés en priorité par des ressortissants camerounais.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents.

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

3. 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.

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

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

#### *Article 13*

##### ***Accords de coopération***

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

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

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

#### *Article 14*

##### ***Transport de fret intermodal***

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en

provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports.

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

#### *Article 15*

##### ***Frais d'utilisation ou d'usage***

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

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

#### *Article 16*

##### ***Fiscalité sur les carburants***

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par la République du Cameroun, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

#### *Article 17*

##### ***Statistiques***

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

#### *Article 18*

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

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en oeuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

*Article 19****Règlement des différends***

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

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

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

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

Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante pourra appliquer l'article 4 du présent Accord.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties contractantes.

*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 correspondances, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

*Article 21****Convention multilatérale***

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

*Article 22****Résiliation***

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communi-

quée simultanément à l'OACI. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

*Article 23*

***Enregistrement***

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

*Article 24*

***Entrée en vigueur***

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

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

FAIT en double exemplaire à Luxembourg, le 26 janvier 2016 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

(signature)

*Pour le Gouvernement de la  
République du Cameroun*

(signature)

\*

ANNEXE

**Tableau des routes**

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

\*

**ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le**  
**Gouvernement de la République de Colombie relatif à des ser-**  
**vices aériens**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République de Colombie*

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

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1*

***Définitions***

1. Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire :
  - a. le terme « autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République de Colombie, l'Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil 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. la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
  - e. l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
  - f. les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
  - g. les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
  - h. le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention ;
  - i. le terme « Annexe » désigne la ou les annexes du présent Accord ou un amendement y relatif. L'Annexe fait partie intégrante de l'Accord, et toute référence audit Accord implique également une référence à l'Annexe, sauf mention contraire explicite ;
  - j. le terme « Partie » désigne un État qui a formellement convenu d'être lié par le présent Accord ;

- k. le terme « trafic direct » désigne le trafic en partance et à destination du même point (en d'autres termes, qui passe par ce point), dans le cadre d'un déplacement continu avec un seul ticket, sans arrêt à bord du même aéronef ou changement d'aéronef, avec le même code de désignation et le même numéro de vol.
2. La législation applicable au Luxembourg inclut la législation applicable de l'Union européenne.

#### *Article 2*

##### ***Octroi des droits***

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante :
- a. survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans 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. Les compagnies aériennes de chaque Partie différentes de celles désignées dans l'Article 3 du présent Accord bénéficient également des droits stipulés au paragraphe 2., points (a) et (b) du présent Article.
3. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la compagnie désignée par chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

#### *Article 3*

##### ***Désignation et autorisation***

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe et de remplacer une autre compagnie aérienne par une compagnie aérienne précédemment désignée.
2. Dès réception d'une telle notification, chaque Partie contractante accorde, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation appropriées en vertu des dispositions du présent article, sauf si elle n'est pas assurée que :
- a. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Luxembourg :
    - i. la compagnie aérienne est établie au Luxembourg en vertu des Traités de l'Union européenne et est titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
    - ii. l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et assure un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; et
    - iii. la compagnie aérienne est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou est effectivement contrôlée par l'État membre de l'Union européenne ou l'Association de libre échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ;
  - b. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Colombie :
    - i. la compagnie aérienne est établie sur le territoire de la République de Colombie et est titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables dans la République de Colombie ; et



ii. la République de Colombie exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ;

et que :

- c. le Gouvernement désignant la compagnie aérienne maintient et applique les normes visées à l'Article 6 (Sécurité) et l'Article 7 (Sûreté de l'aviation) ;
- d. la compagnie désignée est qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement applicables à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante selon la ou les applications.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, la ou les compagnies désignées peuvent commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition qu'elles respectent les dispositions du présent Accord.

#### *Article 4*

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

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante si :

- a. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Luxembourg :
  - i. la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Luxembourg en vertu des Traités de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
  - ii. l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce et n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; et
  - iii. la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par l'État membre de l'Union européenne ou l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ;
- b. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Colombie :
  - i. la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République de Colombie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables dans la République de Colombie ; et
  - ii. la République de Colombie n'exerce et n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ;
- c. la compagnie aérienne refuse de se plier aux lois et règlements visés à l'Article 5 (Application des lois et règlements) du présent Accord ;
- d. dans le cas l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes visées à l'Article 6 (Sécurité) ;
- e. dans le cas ladite compagnie aérienne ne parvient pas à se qualifier auprès des autorités aéronautiques de la Partie contractante évaluant l'autorisation, en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables à la fourniture de services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention ;
- f. dans le cas la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher une non-conformité aux dispositions du paragraphe 1 du présent Article, les droits établis dans le présent Article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire des Parties contractantes, de telles consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

3. Le présent Article ne limite pas les droits de chacune des Parties contractantes à refuser, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie

contractante, ou encore à leur imposer des conditions conformément aux dispositions de l'Article 7 (Sûreté de l'aviation).

#### *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*

##### *Reconnaissance des certificats et licences (sécurité)*

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus 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 certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie contractante doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées.  
Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

#### *Article 7*

##### *Sûreté de l'aviation*

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

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

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

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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

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

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

#### *Article 8*

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

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les liqueurs, 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 unique-

ment 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 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 sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par la ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 9*

##### ***Capacité et concurrence loyale***

1. Chaque Partie contractante offre à chaque compagnie désignée la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité d'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché, conformément aux fréquences convenues entre les Parties contractantes. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

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

#### *Article 10*

##### ***Tarifs***

1. Pour l'application du présent Accord, le terme « tarifs » signifie les prix à facturer 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.

2. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de tarifs pour les services aériens par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Aucune des Parties contractantes n'exige de ses compagnies aériennes de consulter d'autres compagnies aériennes à propos des tarifs qu'elles appliquent ou proposent d'appliquer pour les services couverts par le présent Accord.
3. Les Parties contractantes peuvent exiger la notification ou le dépôt des tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante.
4. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :
  - a. la protection des consommateurs contre les tarifs élevés en raison de l'abus de position dominante ;
  - b. la prévention des tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui a, est susceptible de ou destiné à avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence, ou d'exclure un concurrent de la route ;
  - c. la protection des compagnies aériennes contre les tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou de soutiens gouvernementaux directs ou indirects ; et
  - d. la protection de la ou des compagnies aériennes contre des tarifs bas en présence de preuves indiquant la volonté d'éliminer la concurrence.
5. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un tarif que toute compagnie aérienne de l'autre Partie contractante applique ou a l'intention d'appliquer. Si une Partie contractante estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 4 ci-dessus, elle peut demander des consultations pour notifier l'autre Partie contractante des motifs de son mécontentement dès que possible. Ces consultations se tiennent au plus tard dans les quatorze (14) jours après réception de la demande. En l'absence d'un accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.
6. Les tarifs appliqués par la ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont soumis au principe du « pays d'origine ». Cependant, les tarifs pratiqués par les compagnies désignées par la République de Colombie pour les transports entièrement effectués dans l'Union européenne sont soumis à la législation de cette dernière.
7. Dès lors qu'un tarif est appliqué par une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes en vertu de sa législation nationale, les compagnies aériennes de l'autre Partie sont en droit d'appliquer le même tarif pour tout service convenu sur le Tableau des routes figurant dans l'Annexe.

#### *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.

*Article 12****Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter de tels services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.
2. Chaque compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Ce droit est soumis aux seules conditions justifiées par des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible. Chaque compagnie désignée est traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires. Les activités d'assistance en escale sont effectuées conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas du Luxembourg, à la législation de l'Union européenne.
3. 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****Arrangements de coopération***

Les compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents arrangements de coopération, tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, l'utilisation d'équipements en joint venture (changement d'aéronef, accords de bail, fret, entre autres) ou tout autre moyen de coopération avec :

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

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

*Article 14****Transport de fret Intermodal***

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



intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

#### *Article 15*

##### ***Frais d'utilisation***

1. 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.
2. 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 aériennes ayant recours aux services et installations proposés par lesdites autorités compagnies (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 encourage, en outre, ses autorités compétentes (ou son prestataire de services) et lesdits utilisateurs à échanger les informations appropriées relatives aux frais d'utilisation.

#### *Article 16*

##### ***Flexibilité opérationnelle***

1. Dans le cadre de la fourniture des services autorisés par le présent Accord, chaque compagnie désignée peut utiliser ses propres aéronefs loués, affrétés ou banalisés par l'intermédiaire d'un contrat valide entre compagnies aériennes (des deux Parties ou de pays tiers) satisfaisant aux règles et règlements de chaque Partie.
2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent Article, les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs loués (ou des aéronefs et leur équipage) d'une autre compagnie à condition que cela ne permette pas à la compagnie aérienne bailleuse d'exercer des droits de trafic dont elle n'est pas titulaire, conformément aux politiques et directives de chaque Partie.
3. Chaque compagnie désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols, pour les services convenus et à sa convenance, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie ou en un point quelconque sur les routes spécifiées.
4. Aux fins des opérations de changement d'aéronef, une compagnie désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement en location. Elle peut également collaborer avec d'autres compagnies aériennes dans le cadre d'accords commerciaux et/ou de marketing coopératif.
5. Une compagnie désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs concernés par les changements d'aéronef.

#### *Article 17*

##### ***Code de désignation unique***

Chaque Partie accepte l'autorisation du code de désignation accordée par l'autre Partie contractante à ses compagnies aériennes pour identifier ses vols.



*Article 18****Approbation des programmes d'exploitation***

La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante se conforment à la législation, aux règlements, lois et procédures d'enregistrement des programmes d'exploitation et itinéraires valides pour les services de passager de l'autre Partie contractante. Les deux Parties conviennent d'être flexibles en la matière. Dans tous les cas, lorsqu'une Partie contractante estime que l'approbation des programmes d'exploitation et des routes de l'autre Partie contractante peut donner lieu à des pratiques discriminatoires envers les compagnies aériennes de ladite Partie, elle peut mettre en œuvre une procédure identique pour les compagnies désignées de l'autre Partie contractante. La compagnie désignée concernée est informée de la décision dans un délai de dix (10) jours ouvrés.

*Article 19****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 20****Environnement***

1. Les Parties conviennent de la nécessité de protéger l'environnement en soutenant le développement durable de l'aviation. Les Parties entendent collaborer pour identifier les problèmes liés aux influences de l'aviation internationale sur l'environnement.
2. Les Parties reconnaissent l'importance de coopérer, d'envisager et de limiter les influences de l'aviation sur l'environnement, et de s'assurer que toute mesure prise va parfaitement dans le sens des objectifs du présent Accord.
3. Les Parties soutiennent et devraient encourager l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts pour améliorer la coopération sur l'atténuation de l'influence environnementale de l'aviation internationale, y compris :
  - a. sur la recherche et le développement de technologies d'aviation écologiques ;
  - b. sur l'innovation en matière de gestion du trafic aérien en vue de réduire les influences environnementales de l'aviation ;
  - c. sur la recherche et le développement de carburants renouvelables pour l'aviation ;
  - d. sur l'échange d'avis sur les questions liées aux effets environnementaux de l'aviation internationale ;et
  - e. sur les mesures de contrôle et d'atténuation du bruit en vue de réduire les influences environnementales de l'aviation.
4. Aucune disposition du présent Accord n'a pour objet de limiter le droit des autorités compétentes d'une Partie à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou résoudre de toute autre manière les influences environnementales du transport aérien, à condition que ces mesures soient pleinement conformes à leurs droits et obligations en vertu de la législation internationale.

*Article 21****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 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 22*

##### ***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, en toute bonne foi.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient pas à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

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

#### *Article 23*

##### ***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. Les modifications de l'Annexe doivent être effectuées 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 24*

##### ***Convention multilatérale***

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

#### *Article 25*

##### ***Résiliation***

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communi-

quée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. 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'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 26*

***Enregistrement***

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

*Article 27*

***Entrée en vigueur***

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

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

FAIT en deux exemplaires à New York, le 22 septembre 2017 en langues anglaise, française et espagnole.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

Jean ASSELBORN  
*Ministre des Affaires étrangères  
et européennes*

*Pour le Gouvernement de la  
République de Colombie*

Maria Angela HOLGUÍN CUELLAR  
*Ministre des Relations extérieures*

\*

ANNEXE

**Tableau des routes**

*Section I*

La ou les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg ont le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Luxembourg	Tous points	Points en Colombie	Tous points

*Section II*

La ou les compagnies aériennes désignées par la République de Colombie ont le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Colombie	Tous points	Points au Luxembourg	Tous points

*Remarques :*

- Tout point ou points sur les routes spécifiées peuvent être omis par les compagnies désignées de l'une ou l'autre Partie sur un ou tous les vols, à condition que le point d'origine ou d'arrivée se trouve sur le territoire de cette Partie.
- Les droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés par les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre Partie, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties.

\*

**ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le**  
**Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au**  
**transport aérien**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire*

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

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

*considérant* l'Accord entre la Communauté européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) sur certains aspects relatifs aux services aériens, fait à Bruxelles le 30 novembre 2009;

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1*

***Définitions***

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

- (a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, le Ministère chargé de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à assurer les fonctions exercées par lesdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et les amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;

- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

## *Article 2*

### ***Octroi des droits***

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

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

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

## *Article 3*

### ***Désignation et autorisation***

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

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

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

- i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République de Côte d'Ivoire ; et
  - ii. que la République de Côte d'Ivoire exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et
  - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire , les Etats membres de l'UEMOA et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire , des Etats membres de l'UEMOA et/ou des ressortissants de ces Etats.
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
- d) que les normes énoncées aux Articles 6 et 7 soient appliquées et mises en oeuvre.
3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

#### *Article 4*

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

1. Les autorités aéronautiques de la République de Côte d'Ivoire ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
  - (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
  - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République de Côte d'Ivoire; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République de Côte d'Ivoire, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les autorités de la République de Côte d'Ivoire ou selon la législation en vigueur au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
  - (b) les autorités de la République de Côte d'Ivoire n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
  - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République de Côte d'Ivoire ou par des ressortissants d'un Etat membre de l'UEMOA ;
  - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou

(e) La compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ***Application des lois et règlements***

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

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

#### *Article 6*

##### ***Sécurité de l'aviation***

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

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

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, « inspection au sol ») à condition



de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

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

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

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

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

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

#### *Article 7*

#### ***Sûreté aérienne***

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

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

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale,

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

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

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

6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur le territoire de l'État respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

#### *Article 8*

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

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus.

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

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante ;
- (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus,

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 9*

##### **Capacité**

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

2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, en tenant compte des exigences des services long courrier et des intérêts de la compagnie aérienne désignée de l'autre partie contractante.

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

#### *Article 10*

##### **Tarifs**

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

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

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

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

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

5. Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facture par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme « satisfaire » signifie le droit d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

#### *Article 11*

##### ***Représentants des compagnies aériennes***

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

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

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

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

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

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

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

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

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

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

*Article 14****Transport de fret intermodal***

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

*Article 15****Frais d'utilisation***

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

*Article 16****Fiscalité sur les carburants***

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par la République de Côte d'Ivoire, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit à la République de la Côte d'Ivoire d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, qui exploite une liaison entre la Côte d'Ivoire et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'UEMOA.

*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 en cas de besoin afin de s'assurer de la mise en oeuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

*Article 19*

**Règlement des différends**

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

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

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

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

*Article 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 qui engagerait les deux Parties contractantes.

*Article 22*

***Résiliation***

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

*Article 23*

***Inscription***

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

*Article 24*

***Entrée en vigueur***

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

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

FAIT en double exemplaire à Luxembourg, le 4 février 2016 en langue française.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

François BAUSCH  
*Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures*

*Pour le Gouvernement de la  
République de Côte d'Ivoire*

Jean-Vincent ZINSOU  
*Ambassadeur*



## ANNEXE

**Tableau des routes**

1) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République de Côte d'Ivoire</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points	Tous points	Abidjan	Tous points

2) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la République de Côte d'Ivoire, dans les deux directions :

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

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

\*

**ACCORD**

**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le  
Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des  
services aériens**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République du Kazakhstan*

*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 CONVENU des dispositions suivantes :

*Article 1*

**Définitions**

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

- (a) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République du Kazakhstan, le

Ministère de l'Investissement et du Développement ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités. En cas de modifications apportées au nom de l'organe représentatif d'une Partie contractante, l'autre Partie contractante sera informée par écrit par la voie diplomatique.

- (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 de nombreux amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) le terme « État » désigne un État membre de l'Union européenne ;
- (g) 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 ;
- (h) 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 ;
- (i) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

#### *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 aérienne 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 par chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

#### *Article 3*

##### ***Désignation et autorisation***

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

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions des Articles 3 et 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, sans délai, à la ou aux

compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Avant d'octroyer l'autorisation d'exploitation, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger qu'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante soit qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement et raisonnablement applicables à l'exploitation de services aériens internationaux par de telles autorités.

4. Chaque Partie contractante désigne ladite compagnie aérienne en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, qui sont établies sur le territoire de chaque Partie contractante.

Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'octroyer l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer des conditions si elle le juge nécessaire dans le cadre de l'exercice par la compagnie aérienne désignée des droits spécifiés dans l'Article 2 de l'Accord lorsque ladite Partie contractante n'est pas assurée que la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante :

- est établie sur le territoire de la Partie contractante ; ou
- est titulaire d'une Licence d'exploitation et d'un Certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable de la Partie contractante désignante ; ou
- qu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et assuré par l'État responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation.

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

#### *Article 4*

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

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 de l'Accord par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer des conditions si elle le juge nécessaire dans le cadre de l'exercice desdits droits :

- a) si elle n'est pas assurée que la compagnie aérienne répond aux conditions visées au paragraphe 3 de l'Article 4 de l'Accord ; ou
- b) lorsque cette compagnie aérienne refuse de se plier à la législation en vigueur de la Partie contractante octroyant lesdits droits ; ou
- c) si la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral conclu entre la République du Kazakhstan et un autre État membre de l'Union européenne, et si la République du Kazakhstan démontre 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, elle contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par l'autre Accord ; ou
- d) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne désignée par une Partie contractante est exercé par un État avec lequel l'autre Partie contractante n'a pas conclu d'accord bilatéral en matière de services aériens et que ledit État a refusé des droits de trafic à la compagnie aérienne désignée par cette autre Partie contractante ; ou
- e) lorsque la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. À moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 17 du présent Accord.

*Article 5****Application des lois et règlements***

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée 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 lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages, de fret ou de courrier, notamment les règlements relatifs aux passeports, aux douanes, à la monnaie et aux mesures sanitaires, doivent être appliqués auxdits passagers, équipages, fret et courrier de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, lors du séjour sur ledit territoire.
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****Reconnaissance des certificats et des licences (sécurité)***

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus 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 certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante, en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies aériennes désignées. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne respecte ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie contractante doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'autorisation technique d'une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

*Article 7****Sûreté aérienne***

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

obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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 visés au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée et le séjour sur le territoire, ainsi que pour la sortie dudit territoire de cette autre Partie contractante.

Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

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

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

#### *Article 8*

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

1. Chacune des Parties contractantes exempte les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des droits de douane, des frais d'inspection et autres taxes similaires sur les aéronefs, ainsi que sur leurs pièces de rechange, y compris les moteurs; le carburant, les lubrifiants et fournitures techniques consommables, les provisions (dont les boissons et produits destinés à être utilisés par les passagers durant le vol) se trouvant à bord de l'aéronef et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs.

2. Les exemptions accordées par le présent Article (à l'exception des coûts en vertu du paragraphe 4 du 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.

Lorsqu'ils sont introduits sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exception, les articles susmentionnés peuvent être placés sous la surveillance des autorités douanières.

3. L'équipement de bord, ainsi que le carburant, les lubrifiants et les pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs et 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 dudit territoire. En pareil cas, ils sont placés sous le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers de ladite Partie contractante.

4. Les services assurés en ce qui concerne le stockage et les déclarations de douane peuvent être facturés conformément aux lois et règlements nationaux de la Partie contractante uniquement dans la mesure où les frais reposent sur les coûts réels liés à la prestation de ces services, tel que mentionné par l'art. 15 du présent Accord.

#### *Article 9*

##### **Capacité**

1. La ou les compagnies aériennes 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. Tous les problèmes commerciaux relatifs à la capacité, à la fréquence ou au type d'aéronef empruntant les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

#### *Article 10*

##### **Tarifs**

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties Contractantes sont établis à des niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, notamment le coût d'exploitation, les intérêts des usagers, les avantages commerciaux, le bénéfice raisonnable, la classe de service et, lorsque cela est jugé approprié, les tarifs des autres compagnies aériennes assurant des services sur tout ou partie des routes.
2. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante fixent les tarifs indépendamment.
3. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes proposent d'intervenir sur un tarif, les objectifs principaux d'une telle intervention doivent être :
  - a) la prévention des tarifs abusifs ou discriminatoires ;
  - b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ; et
  - c) la protection des compagnies aériennes contre les prix dans la mesure où ils sont artificiellement bas en raison de subventions gouvernementales directes ou indirectes ; et

d) la protection des compagnies aériennes contre des prix bas en présence de preuves indiquant la volonté d'éliminer la concurrence.

4. Les tarifs mentionnés dans le paragraphe (1) de l'Article doivent être soumis aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date d'entrée en vigueur proposée.

5. Si une Partie contractante estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (1) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande, et les parties doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur.

#### *Article 11*

##### ***Représentants des compagnies aériennes***

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

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

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

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. La compagnie aérienne désignée par chaque Partie contractante a le droit de vendre, conformément aux lois et règlements nationaux de l'autre Partie contractante, des services de transport sur ses propres documents de transport dans ses bureaux établis sur le territoire de l'autre Partie contractante et de nommer des agents dûment autorisés.

2. Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses gagné par de telles compagnies dans le cadre de la fourniture des services convenus. Lorsque la procédure applicable pour de tels transferts est régie par un accord spécial entre les Parties contractantes, ledit accord prévaut. En l'absence d'un tel accord ou de dispositions pertinentes dans le présent Accord, le transfert doit avoir lieu dans une devise convertible forte, au taux de change officiel, conformément aux règlements relatifs aux changes adoptés par les Parties contractantes.

#### *Article 13*

##### ***Accords de coopération***

La compagnie aérienne désignée par chaque Partie contractante qui détient les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus est autorisée à exploiter et/ou à proposer les services



convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération, tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint ventures (fusions), ou tout autre moyen de coopération avec une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés.

*Article 14*

***Transport de fret intermodal***

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

*Article 15*

***Frais d'utilisation***

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. La ou les compagnies désignées par une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées par l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

*Article 16*

***Statistiques***

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

*Article 17*

***Consultations***

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante

(60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

#### *Article 18*

##### ***Règlement des différends***

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

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

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

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

#### *Article 19*

##### ***Modification de l'Accord***

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

#### *Article 20*

##### ***Convention multilatérale***

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

#### *Article 21*

##### ***Résiliation***

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

été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 22*

***Inscription***

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 23*

***Entrée en vigueur***

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

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

FAIT en double exemplaire à Astana, le 21 mai 2015 en langues française, anglaise, kazakh et russe.

En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

(signature)

*Pour le Gouvernement de la  
République du Kazakhstan*

(signature)

\*

ANNEXE

**Tableau des routes**

Routes à exploiter par la ou les compagnies aériennes désignées par le Luxembourg :  
Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Kazakhstan – Points au-delà

Routes à exploiter par la ou les compagnies aériennes désignées par le Kazakhstan :  
Points au Kazakhstan – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà

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

\*

**ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le**  
**Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la Mongolie*

*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 CONVENU des dispositions suivantes :

*Article 1*

**Définitions**

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

- (a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, en ce qui concerne la Mongolie, le ministre des Routes et des Transports ainsi que l'Autorité de l'Aviation civile ;  
ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport 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) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;
- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

*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 les compagnies désignées de 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 par chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

### *Article 3*

#### ***Désignation et autorisation***

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

### *Article 4*

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

1. Les autorités aéronautiques de la Mongolie 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 l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements de la Mongolie ; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie désignée par la Mongolie, de

révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la Mongolie ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la Mongolie ; ou
  - (b) les autorités de la Mongolie 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 la Mongolie ou ses ressortissants n'en assurent pas le contrôle effectif ; ou
  - (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits établis au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 14 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ***Application des lois et règlements***

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant 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*

##### ***Reconnaissance des certificats et licences (sécurité)***

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus 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 certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie contractante doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

#### *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 de 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 et la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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

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

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



demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8*

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

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers-en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus.

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

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées 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.

#### *Article 9*

##### ***Capacité***

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

2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, 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. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 14 du présent Accord.

*Article 10****Tarifs***

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de tarifs pour les services de transport aérien par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes sont autorisées dans le cadre de :

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

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

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

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

4. Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme « répondre » signifie le droit d'établir, en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

*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.

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

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

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses 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. Les Parties contractantes reconnaissent qu'elles ont pour objectif commun d'évoluer dans un environnement juste et concurrentiel et d'offrir aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes des possibilités de se livrer une concurrence loyale et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Par conséquent, les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à atteindre pleinement cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'il est important d'assurer une concurrence libre, loyale et non faussée pour promouvoir les objectifs du présent Accord et constatent que l'existence d'un droit général de la concurrence et d'une autorité de concurrence indépendante ainsi que l'application saine et effective de leurs droits de la concurrence respectifs constituent des facteurs essentiels pour la fourniture efficace des services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante abordant les questions reprises dans le présent Article, tel qu'il sera éventuellement modifié de temps à autre, s'applique aux vols exploités par les transporteurs aériens relevant de la juridiction de la Partie contractante respective. Les Parties contractantes partagent les objectifs de compatibilité et de convergence du Droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopéreront de manière appropriée et si nécessaire à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en permettant, conformément à leurs règles et à leur jurisprudence respectives, la divulgation par leur(s) compagnie(s) aérienne(s) respective(s) ou d'autres ressortissants respectifs d'informations se rapportant à une mesure fondée sur le droit de la concurrence et prise par les autorités de concurrence de chacune d'elles.

3. Aucune disposition du présent Accord n'affecte, ne limite ou ne compromet de quelque façon que ce soit le pouvoir et les compétences des autorités de concurrence et des tribunaux compétents de chacune des Parties contractantes (et de la Commission européenne). Toutes les questions relevant de l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive desdits tribunaux et autorités. Par conséquent, toute mesure prise au titre du présent Article par une Partie contractante est sans préjudice de toute mesure pouvant être prise par lesdits tribunaux et autorités.

4. Toute mesure prise au titre du présent Article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou la ou les compagnies aériennes assurant les services de transport aérien à destination ou en provenance du territoire des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut être soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'Article 19.
5. Chaque Partie contractante élimine toute forme de discrimination ou de pratiques déloyales susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien.
6. Aucune des Parties contractantes ne peut octroyer ou accorder des subventions ou aides publiques à ses compagnies aériennes respectives si lesdites subventions ou aides devaient considérablement affecter, de manière injustifiée, les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services de transport aérien. Lesdites subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans s'y limiter : des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation ; l'apport de capitaux ; des subsides ; des garanties ; des prêts ou assurances à des conditions préférentielles ; la protection contre la faillite ; le renoncement au remboursement des sommes dues ; le renoncement au rendement normal des fonds publics investis ; des dégrèvements fiscaux ou des exonérations fiscales ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès sur une base discriminatoire ou non commerciale aux installations et services aéroportuaires et de navigation aérienne, au carburant, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'attribution de créneaux horaires ou à d'autres installations et services y afférents qui sont nécessaires à l'exploitation de services aériens.
7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une compagnie aérienne au sens du paragraphe 6 susmentionné, elle garantit la transparence d'une telle mesure par tous les moyens appropriés, qui peuvent inclure l'obligation pour la compagnie aérienne d'identifier clairement et distinctement la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.
8. Chaque Partie contractante fournit dans un délai raisonnable à l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des rapports financiers relatifs aux entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante, ainsi que toute autre information susceptible d'être raisonnablement exigée par l'autre Partie contractante pour garantir la conformité aux dispositions du présent Article. Lesdites informations peuvent inclure des renseignements détaillés sur les subventions ou aides au sens du paragraphe 6 susmentionné. La communication de telles informations peut être subordonnée à la condition qu'elles soient traitées de manière confidentielle par la Partie contractante demandant l'accès auxdites informations.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent pour l'application des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :
  - (a) si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne fait l'objet de pratiques discriminatoires ou déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, ladite partie peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.
  - (b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 5 ou 6 susmentionné, la Partie contractante qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés

dans le présent Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

10. Chaque Partie contractante applique effectivement les lois en matière de lutte contre les ententes conformément au paragraphe 2 susmentionné et interdit la ou les compagnies aériennes :

- (a) conjointement avec toute autre compagnie aérienne, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de mettre en place des pratiques concertées qui seraient susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de ladite Partie contractante et qui ont pour objet ou effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque de tels accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution de services ou à promouvoir les progrès techniques ou économiques, tout en accordant aux consommateurs une part équitable des avantages qui en résultent, et : (a) n'imposent pas aux compagnies aériennes concernées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs; et (b) ne permettent pas auxdites compagnies aériennes d'éliminer la concurrence pour une partie considérable des services en question, et
- (b) d'abuser de sa/leur position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de cette Partie contractante.

11. Chaque Partie contractante confie exclusivement l'application des règles en matière de lutte contre les ententes visées au paragraphe 10 susmentionné à son autorité de concurrence et/ou tribunal compétent(e) et indépendant(e).

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent(e) pour l'application des règles visées au paragraphe 10 susmentionné, si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne est victime d'une violation présumée du paragraphe 10 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, elle peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité de concurrence ou le tribunal compétent(e) ait constaté une violation des lois en matière de lutte contre les ententes, la Partie contractante qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

#### *Article 14*

#### ***Accords de coopération***

La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les

services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

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

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

#### *Article 15*

#### ***Transport de fret intermodal***

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

#### *Article 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.

#### *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, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

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

#### *Article 20*

##### ***Modification de l'Accord***

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

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

#### *Article 21*

##### ***Convention multilatérale***

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

#### *Article 22*

##### ***Résiliation***

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communi-



quée 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 23*

***Enregistrement***

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

*Article 24*

***Entrée en vigueur***

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

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

FAIT en deux exemplaires à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017, en langues anglaise, française et mongole, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

François BAUSCH  
*Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures*

*Pour le Gouvernement de la  
Mongolie*

Ganbat DANGAA  
*Ministre du Développement routier  
et des Transports*

\*

**TABLEAU DES ROUTES**

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la Mongolie :  
Points en Mongolie – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà

Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :  
Luxembourg – Points intermédiaires – Points en Mongolie – Points au-delà

1. Les points intermédiaires et/ou au-delà doivent être déterminés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
3. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
4. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes susvisées et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

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

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République du Niger*

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

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

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1*

**Définitions**

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

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

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

## *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 ou les compagnies désignées par l'autre Partie contractante, les droits suivants :
  - (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
  - (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
  - (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe ;
2. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à une compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

## *Article 3*

### ***Désignation et autorisation***

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne désignée peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

## *Article 4*

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

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

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

#### *Article 5*

##### ***Application des lois et règlements***

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

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

#### *Article 6*

#### ***Sécurité de l'aviation***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Article 7****Sûreté de l'aviation***

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

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

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

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

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

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



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

*Article 8*

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

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

*Article 9*

***Principes régissant l'exploitation des services et capacité***

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



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

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

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

#### *Article 10*

##### **Tarifs**

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

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

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

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

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

Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme « satisfaire » signifie le droit

d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

#### *Article 11*

##### ***Représentants des compagnies aériennes***

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. Toutefois, pendant une période de cinq (05) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, pour renforcer l'expertise nationale sur les plans opérationnel et technique et soutenir l'emploi des ressortissants congolais par les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg, les besoins en personnel des compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg sur le territoire de la République du Niger, en cas de besoin, seront assurés en priorité par des ressortissants congolais.
4. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.
2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagnées par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.
3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux compagnies de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

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

#### *Article 13*

##### ***Concurrence loyale et aides d'Etat***

1. Les Parties contractantes reconnaissent qu'elles ont pour objectif commun d'évoluer dans un environnement juste et concurrentiel et d'offrir aux entreprises de transport aérien des deux Parties

contractantes des possibilités de se livrer une concurrence loyale et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Par conséquent, les Parties contractantes prendront toutes les mesures appropriées pour veiller à atteindre pleinement cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et non faussée revêt une grande importance pour promouvoir les objectifs du présent Accord et constatent l'existence d'un droit général de la concurrence et d'une autorité de concurrence indépendante ainsi que l'application saine et effective de leurs droits de la concurrence respectifs revêtent une grande importance pour l'exploitation efficace des services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante abordant les questions reprises dans le présent Article, tel qu'il sera éventuellement modifié ultérieurement, s'appliquera aux activités des entreprises de transport aérien relevant de la compétence de la Partie contractante concernée. Les Parties contractantes partagent les objectifs de compatibilité et de convergence du Droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopéreront de manière appropriée et si nécessaire pour l'application effective du droit de la concurrence, notamment en permettant, conformément à leurs règles et à leur jurisprudence respectives, la communication, par leur(s) compagnie(s) aérienne(s) respective(s) ou d'autres ressortissants respectifs, d'informations se rapportant à une mesure de droit de la concurrence prise par les autorités de concurrence de chacune d'elles.

3. Rien dans le présent Accord n'affectera, ne limitera ou ne compromettra, de quelque manière que ce soit, le pouvoir et les compétences des autorités de concurrence compétentes et des tribunaux compétents de chacune des Parties contractantes (et de la Commission européenne), et toutes les questions liées à l'application du droit de la concurrence continueront à relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Par conséquent, toute mesure prise conformément au présent Article par une Partie contractante le sera sans préjudice de toute mesure pouvant être prise par ces autorités et tribunaux.

4. Toute mesure prise conformément au présent Article relèvera de la seule responsabilité des Parties contractantes et visera exclusivement l'autre Partie contractante et/ou la (les) compagnie(s) aérienne(s) exploitant les services de transport aérien à destination/en provenance des Parties contractantes. Une telle mesure ne sera pas soumise à la procédure de règlement des litiges prévue à l'Article 22 du présent règlement.

#### *Concurrence déloyale*

5. Chaque Partie contractante éliminera toute forme de discrimination ou pratique déloyale susceptible d'avoir des effets néfastes sur les possibilités des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien.

#### *Subventions et aides publiques*

6. Aucune des Parties contractantes n'accordera ou n'autorisera des subventions ou aides publiques pour ses entreprises de transport aérien si ces subventions ou aides devaient considérablement affecter, de manière injustifiée, les possibilités des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien. Ces subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans s'y limiter: les subventions croisées; la compensation de pertes d'exploitation; la fourniture de capitaux, de subsides, de garanties, de prêts ou d'assurances à des conditions préférentielles; la protection contre la faillite, la renonciation à la récupération de sommes dues, la renonciation au rendement normal de fonds publics investis; des dégrèvements fiscaux ou exonérations fiscales; une compensation pour des charges financières imposées par les autorités publiques; et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne et aéroportuaires, au carburant, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'attribution de créneaux horaires ou à d'autres installations et services y afférents qui sont nécessaires pour l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus à une entreprise de transport aérien, elle garantira la transparence d'une telle mesure par tout

moyen approprié, qui peut inclure l'obligation, pour l'entreprise de transport aérien, de mentionner clairement et séparément la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.

8. Chaque Partie contractante fournira dans un délai raisonnable à l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les rapports financiers relatifs aux entités relevant de la compétence de la première Partie contractante, ainsi que toutes autres informations susceptibles d'être raisonnablement demandées par l'autre Partie contractante pour veiller à ce que les dispositions du présent Article soient respectées. Ces informations peuvent inclure des informations détaillées sur les subventions ou aides au sens du paragraphe 6 ci-dessus. La communication de telles informations peut être subordonnée à la condition qu'elles soient traitées de manière confidentielle par la Partie contractante demandant l'accès aux informations.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence compétente et/ou tribunal compétent pour l'application des règles visées aux paragraphes 5 et 6,

- (a) si une Partie contractante estime qu'une entreprise de transport aérien est soumise à une discrimination ou à des pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 ou 6 ci-dessus et qu'elle est en mesure de le démontrer, elle peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également contacter les entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, notamment les entités au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de sujets visés dans le présent Article. En outre, une Partie contractante peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. De telles consultations commenceront dans un délai de trente (30) jours à partir de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangeront des informations suffisantes pour permettre d'examiner pleinement le motif de préoccupation exprimé par une des Parties contractantes.
- (b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le problème via des consultations dans les trente (30) jours suivant le début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à partir de la réception de la demande relative à une violation présumée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé la consultation aura le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/permis d'exploitation, ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires ou d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe sera appropriée, proportionnée et limitée à ce qui est strictement nécessaire en ce qui concerne sa portée et sa durée.

#### *Lutte contre les ententes*

10. Chaque Partie contractante appliquera effectivement les lois en matière de lutte contre les ententes conformément au paragraphe 2, et interdira à l'entreprise de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien :

- (a) de conclure des accords, de prendre des décisions ou de mettre en place des pratiques concertées avec toute(s) autre(s) entreprise(s) de transport aérien, alors que ces accords, décisions ou pratiques concertées sont susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante et ont pour objet ou pour but d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque de tels accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution de services ou à promouvoir les progrès techniques ou économiques, tout en accordant aux consommateurs une part équitable des avantages qui en résultent, et : (i) n'imposent pas aux entreprises de transport aérien concernées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs, et (ii) ne permettent pas à ces entreprises de transport aérien d'éliminer la concurrence pour une partie considérable des services en question, et
- (b) d'abuser de sa/leur position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante.

11. Chaque Partie contractante confiera exclusivement l'application des règles en matière de lutte contre les ententes visées au paragraphe 10 ci-dessus à son autorité de concurrence et/ou tribunal compétent et indépendant.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence compétente et/ou tribunal compétent pour l'application des règles visées au paragraphe 10, si une Partie contractante estime qu'une entreprise de transport aérien est victime d'une violation présumée du paragraphe 10 ci-dessus et qu'elle est en mesure de le démontrer, elle peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également contacter les entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, notamment les entités au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de sujets visés dans le présent Article. En outre, une Partie contractante peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. De telles consultations commenceront dans un délai de trente (30) jours à partir de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangeront des informations suffisantes pour permettre d'examiner pleinement le motif de préoccupation exprimé par une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le problème via des consultations dans les trente (30) jours suivant le début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à partir de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité de concurrence compétente ou tribunal compétent ait constaté une violation des lois en matière de lutte contre les ententes, la Partie contractante qui a demandé la consultation aura le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par l'entreprise de transport aérien ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/permis d'exploitation, ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires et d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe sera appropriée, proportionnée et limitée à ce qui est strictement nécessaire en ce qui concerne sa portée et sa durée.

#### *Article 14*

##### ***Accords de coopération***

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

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

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

#### *Article 15*

##### ***Transport de fret intermodal***

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

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

#### *Article 16*

##### ***Frais d'utilisation ou d'usage***

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les redevances pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

#### *Article 17*

##### ***Statistiques***

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

#### *Article 18*

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

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

#### *Article 19*

##### ***Règlement des différends***

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un



délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

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

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

#### *Article 20*

##### ***Modification de l'Accord***

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

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

#### *Article 21*

##### ***Convention multilatérale***

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

#### *Article 22*

##### ***Résiliation***

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

#### *Article 23*

##### ***Enregistrement***

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

#### *Article 24*

##### ***Entrée en vigueur***

Le présent Accord est approuvé conformément aux dispositions constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification



par note diplomatique confirmant l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

FAIT en double exemplaire à Niamey, le 8 février 2018 en langue française.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

Jean ASSELBORN  
*Ministre des Affaires étrangères  
et européennes*

*Pour le Gouvernement de la  
République du Niger*

Ibrahim YACOUBOU  
*Ministre des Affaires étrangères,  
de la Coopération, de l'Intégration  
africaine et des Nigériens à  
l'extérieur*

\*

#### ANNEXE

##### **Tableau des routes**

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

\*

**ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le**  
**Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement du Turkménistan*

ci-après dénommés les « Parties contractantes » ;

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

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1*

***Définitions***

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

- (a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Turkménistan, le département fédéral de l'Aviation civile « Turkmenhowayollary », et, en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile;  
ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

*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, des bagages, 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 par chaque Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de bagages, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

*Article 3***Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

*Article 4***Révocation et limitation de l'autorisation**

1. Les autorités aéronautiques du Turkménistan 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 l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Turkménistan ; ou

- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie désignée par le Turkménistan, 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 Turkménistan ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités du Turkménistan ; ou
  - (b) les autorités du Turkménistan 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 le Turkménistan n'en assure pas le contrôle effectif ; ou
  - (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susvisés, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 16 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ***Application des lois et règlements***

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant 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 contrôle migratoire, au dédouanement pour le transit, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ses équipages, passagers, bagages, fret et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
- Dans un effort de s'acquitter de leurs obligations, les deux Parties contractantes s'efforcent, dans la limite de leur compétence, de garantir que les membres de l'équipage d'aéronefs à l'arrivée ou en partance, le personnel technique posté sur ou retiré de vols commerciaux (transportant des passagers et/ou du fret) et/ou par d'autres moyens de transport puissent séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante pendant une durée maximale de 10 jours sans visa.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier sa propre compagnie aérienne ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle défini par la loi. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.
5. Au sein de son territoire, chaque Partie contractante garantit l'interdiction de saisie et de toute autre limitation de la propriété concernant l'aéronef et les biens appartenant à ou aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

*Article 6****Reconnaissance des certificats et des licences (sécurité)***

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus 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 certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie contractante doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

*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 de 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 et la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.
3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du territoire de cette autre Partie contractante.

Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

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

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

#### *Article 8*

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

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus.

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

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées 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.

#### *Article 9*

##### ***Capacité***

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

2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, 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. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en oeuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 16 du présent Accord.

#### *Article 10*

##### ***Tarifs***

1. Les tarifs appliqués par la ou les compagnies désignées sont établis librement et indépendamment à des niveaux raisonnables et en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, les spécificités du service et le profit raisonnable.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante souhaitent appliquer pour les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification par les compagnies aériennes des deux Parties contractantes ne peut être exigée plus de trente (30) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.

3. Sans préjudice des lois applicables en matière de concurrence et de protection des consommateurs qui prévalent dans le pays de chaque Partie contractante, les interventions des Parties contractantes 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 ;
- (c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
- (d) la protection des compagnies aériennes contre des prix artificiellement bas en présence de preuves indiquant la volonté d'éliminer la concurrence.

4. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un certain tarif ne respecte pas les critères définis au paragraphe 3 et/ou relève des catégories visées aux paragraphes 3.a, 3.b, 3.c et/ou 3.d, elles doivent notifier les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et la compagnie aérienne impliquée des motifs raisonnables de leur mécontentement dès que possible et au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou de dépôt du tarif en question. De plus, elles peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations en la matière. De telles consultations doivent avoir lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ont convenu de réprouber les tarifs par écrit, ces derniers sont traités comme étant approuvés.

#### *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 conformément à la législation applicable de l'autre Partie contractante.



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

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

#### *Article 12*

##### ***Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. Les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve de respecter les lois de ladite Partie contractante. Une telle vente peut être menée directement ou par l'intermédiaire d'agents accrédités, dans n'importe quelle monnaie librement convertible et/ou devise locale conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la vente a lieu.

2. Chaque Partie contractante accorde à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses conformément au code de pratique de réglementation des changes de l'État sur le territoire duquel les revenus ont été générés. Les produits reçus par la ou les compagnies désignées d'une Partie contractante dans la devise nationale de l'autre Partie contractante sont convertis conformément au code de pratique de réglementation des changes de cette autre Partie.

#### *Article 13*

##### ***Clause de concurrence loyale***

1. Les Parties contractantes reconnaissent qu'elles ont pour objectif commun d'évoluer dans un environnement juste et concurrentiel et d'offrir aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes des possibilités de se livrer une concurrence loyale et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Par conséquent, les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à atteindre pleinement cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'il est important d'assurer une concurrence libre, loyale et non faussée pour promouvoir les objectifs du présent Accord et constatent que l'existence d'un droit général de la concurrence et d'une autorité de concurrence indépendante ainsi que l'application saine et effective de leurs droits de la concurrence respectifs constituent des facteurs essentiels pour la fourniture efficace des services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante abordant les questions reprises dans le présent Article, tel qu'il sera éventuellement modifié de temps à autre, s'applique aux vols exploités par les transporteurs aériens relevant de la juridiction de la Partie contractante respective. Les Parties contractantes partagent les objectifs de compatibilité et de convergence du Droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopéreront de manière appropriée et si nécessaire à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en permettant, conformément à leurs règles et à leur jurisprudence respectives, la divulgation par leur(s) compagnie(s) aérienne(s) respective(s) ou d'autres ressortissants respectifs d'informations se rapportant à une mesure fondée sur le droit de la concurrence et prise par les autorités de concurrence de chacune d'elles.

3. Aucune disposition du présent Accord n'affecte, ne limite ou ne compromet de quelque façon que ce soit le pouvoir et les compétences des autorités de concurrence et des tribunaux compétents de chacune des Parties contractantes (et de la Commission européenne). Toutes les questions relevant de l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive desdits tribunaux et autorités. Par conséquent, toute mesure prise au titre du présent Article par une Partie contractante est sans préjudice de toute mesure pouvant être prise par lesdits tribunaux et autorités.

4. Toute mesure prise au titre du présent Article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou la ou les compagnies aériennes assurant les services de transport aérien à destination ou en provenance du territoire des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut être soumise à la procédure de règlement des litiges prévue à l'Article 17.
5. Chaque Partie contractante élimine toute forme de discrimination ou de pratiques déloyales susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien.
6. Aucune des Parties contractantes ne peut octroyer ou accorder des subventions ou aides publiques à ses compagnies aériennes respectives si lesdites subventions ou aides devaient considérablement affecter, de manière injustifiée, les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services de transport aérien. Lesdites subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans s'y limiter : des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation ; l'apport de capitaux ; des subsides ; des garanties ; des prêts ou assurances à des conditions préférentielles ; la protection contre la faillite ; le renoncement au remboursement des sommes dues ; le renoncement au rendement normal des fonds publics investis ; des dégrèvements fiscaux ou des exonérations fiscales ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès sur une base discriminatoire ou non commerciale aux installations et services aéroportuaires et de navigation aérienne, au carburant, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'attribution de créneaux horaires ou à d'autres installations et services y afférents qui sont nécessaires à l'exploitation de services aériens.
7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une compagnie aérienne au sens du paragraphe 6 susmentionné, elle garantit la transparence d'une telle mesure par tous les moyens appropriés, qui peuvent inclure l'obligation pour la compagnie aérienne d'identifier clairement et distinctement la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.
8. Chaque Partie contractante fournit dans un délai raisonnable à l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des rapports financiers relatifs aux entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante, ainsi que toute autre information susceptible d'être raisonnablement exigée par l'autre Partie contractante pour garantir la conformité aux dispositions du présent Article. Lesdites informations peuvent inclure des renseignements détaillés sur les subventions ou aides au sens du paragraphe 6 susmentionné. La communication de telles informations peut être subordonnée à la condition qu'elles soient traitées de manière confidentielle par la Partie contractante demandant l'accès auxdites informations.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent pour l'application des règles visées aux paragraphes 5 et 6,
  - a) si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne fait l'objet de pratiques discriminatoires ou déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, ladite partie peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.
  - b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 5 ou 6 susmentionné, la Partie contractante ayant demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent

Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

10. Chaque Partie contractante applique effectivement les lois en matière de lutte contre les ententes conformément au paragraphe 2 susmentionné et interdit la ou les compagnies aériennes :

- a) conjointement avec toute autre compagnie aérienne, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de mettre en place des pratiques concertées qui seraient susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de ladite Partie contractante et qui ont pour objet ou effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque de tels accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution de services ou à promouvoir les progrès techniques ou économiques, tout en accordant aux consommateurs une part équitable des avantages qui en résultent, et : (a) n'imposent pas aux compagnies aériennes concernées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ; et (b) ne permettent pas auxdites compagnies aériennes d'éliminer la concurrence pour une partie considérable des services en question, et
- b) d'abuser de sa/leur position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de cette Partie contractante.

11. Chaque Partie contractante confie exclusivement l'application des règles en matière de lutte contre les ententes visées au paragraphe 10 susmentionné à son autorité de concurrence et/ou tribunal compétent(e) et indépendant(e).

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent(e) pour l'application des règles visées au paragraphe 10 susmentionné, si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne est victime d'une violation présumée du paragraphe 10 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, elle peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 10 susmentionné, et pour autant que l'autorité de concurrence ou le tribunal compétent(e) ait constaté une violation des lois en matière de lutte contre les ententes, la Partie contractante qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

#### *Article 14*

##### ***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 aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

#### *Article 15*

##### ***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 16*

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

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en oeuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et 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 17*

##### ***Règlement des différends***

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

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

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

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

*Article 18***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, commencent 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. Les modifications ainsi convenues doivent figurer sur un protocole distinct faisant partie intégrante du présent Accord et entrent en vigueur conformément à l'Article 22 du présent Accord.

*Article 19***Convention multilatérale**

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

*Article 20***Résiliation**

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

*Article 21***Enregistrement**

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

*Article 22***Entrée en vigueur**

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

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

FAIT en double exemplaire à Ashgabat, le 6 septembre 2016 en langues turkmène, française et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fait foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg*

(signature)

*Pour le Gouvernement du  
Turkménistan*

(signature)

## TABLEAU DES ROUTES

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

<i>Luxembourg</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Turkménistan</i>	<i>Points au-delà</i>
Tout point	Tout point	Tout point	Tout point

*Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Turkménistan :*

<i>Turkménistan</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Luxembourg</i>	<i>Points au-delà</i>
Tout point	Tout point	Tout point	Tout point

1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes susvisées et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

\*

## AGREEMENT

### **between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia, on air services**

*The Government of the Grand Duchy of Luxembourg*

and

*The Government of the Republic of Zambia,*

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

#### *Article 1*

#### **Definitions**

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

- (a) the « aeronautical authorities » means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Republic of Zambia, the Ministry of Transport, Works, Supply and Communications or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

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

#### *Article 2*

##### ***Grant of Rights***

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

#### *Article 3*

##### ***Designation and Authorization***

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

#### *Article 4*

##### ***Revocation and Limitation of Authorization***

1. The aeronautical authorities of the Republic of Zambia shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand



Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

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

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

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Zambia and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Zambia; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Zambia; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Republic of Zambia; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

#### *Article 5*

#### ***Application of Laws and Regulations***

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a

simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6*

***Recognition of Certificates and Licences (Safety)***

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

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to the aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

*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.

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

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

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

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and

aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

#### *Article 8*

##### ***Customs Duties and Other Charges***

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

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

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

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

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

#### *Article 9*

##### ***Capacity***

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

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

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed

in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 14 of this Agreement.

#### *Article 10*

##### ***Tariffs***

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

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

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

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

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

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

#### *Article 11*

##### ***Airline Representatives***

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives

and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

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

#### *Article 12*

##### ***Commercial Opportunities and Transfer of Funds***

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

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

#### *Article 13*

##### ***Cooperative Arrangements***

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

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

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

#### *Article 14*

##### ***Intermodal Cargo Transport***

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single

through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

*Article 15*

***User Charges***

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

*Article 16*

***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 17*

***Consultation***

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

*Article 18*

***Settlement of Disputes***

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



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

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

*Article 19*

***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 20*

***Multilateral Convention***

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

*Article 21*

***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 acknowledgment 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 22*

***Registration***

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

*Article 23*

***Entry into Force***

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

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



DONE in Duplicate at Luxembourg on this 29th day of February 2016 in the English language.

*For the Government of the  
Grand Duchy of Luxembourg*

François BAUSCH  
*Minister for Sustainable Development  
and Infrastructure*

*For de Government of the  
Republic of Zambia*

Grace M. Mutale KABWE  
*Ambassador*

\*

#### **ROUTE ANNEX**

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

Luxembourg – Intermediate points – Points in Zambia – Points beyond

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

Points in Zambia – Intermediate points – Luxembourg – Points beyond

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

