

# N° 4789

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

---

# PROJET DE LOI

portant approbation

- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000;
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001

\* \* \*

(Dépôt: le 2.4.2001)

### SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.3.2001) .....	2
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien .....	4
5) Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien...	14

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation

- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001.

Palais de Luxembourg, le 28 mars 2001

*Le Ministre des Affaires Etrangères  
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**– Sont approuvés

- l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000
- l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi portant approbation de deux accords aériens bilatéraux fait suite à d'autres projets similaires, qui ont été adoptés dans le passé.

Les deux accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été signés avec la République de Corée et l'Inde.

Ces accords sont la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret. Ceci étant, l'exposé des motifs développé à l'appui des projets de loi déposés précédemment, garde toute sa valeur.

C'est pourquoi cet exposé des motifs est reproduit ci-après, avec quelques modifications de texte.

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

Dans le passé, l'existence d'un accord aérien bilatéral a constitué, dans un certain nombre de cas, un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partenaire bilatéral. D'autres accords négociés, soit à la demande luxembourgeoise, soit à la demande de l'autre partie, n'ont pas conduit immédia-

tement à une mise en oeuvre pratique des droits de trafic négociés, mais ils constituent néanmoins la base juridique indispensable pour l'ouverture de services aériens réguliers, si des besoins futurs s'en faisaient sentir. Ils permettent en effet aux autorités aéronautiques respectives de réagir sans autre délai si un ou des transporteurs aériens de part et d'autres soumettaient une demande d'exploitation de services aériens.

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

Dans la politique communautaire européenne de libéralisation du transport aérien, un rôle de plus en plus important reviendra à l'avenir aux relations aériennes entre l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, d'une part, et les pays tiers, d'autre part. Ce dossier est depuis quelque temps à l'étude auprès des services communautaires, l'objectif étant la recherche d'une solution par laquelle la négociation communautaire obtiendrait un meilleur résultat que la somme des négociations bilatérales éventuelles. Le moins qu'on puisse dire à ce stade est que l'approche choisie ne fait pas encore l'unanimité des Etats membres de l'Union européenne. Globalement les avis sont effectivement partagés sur les éventuels avantages et désavantages découlant tant de l'idée même d'une négociation communautaire future que de l'approche pratique à adopter quant à la procédure de négociation proprement dite.

Le gouvernement est d'avis, et cette opinion est partagée par d'autres partenaires européens, que dans l'éventualité de négociations multilatérales futures menées en bloc sous la conduite de la Commission, il devra être tenu compte des acquis bilatéraux, quitte à y apporter certains réaménagements pour éliminer, le cas échéant, des dispositions qui ne seraient plus compatibles avec le droit communautaire.

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

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 voeux particuliers exprimés par les parties contractantes respectives.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants:

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services c.-à-d. survol, escale technique, escale commerciale, (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 (dans le cas de l'accord avec l'Inde la désignation est limitée à deux transporteurs);
- la stipulation qu'une autorisation peut être 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 de mise en oeuvre 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 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 charges d’utilisation et la procédure d’entrée en vigueur.

Les accords comprennent une annexe qui définit le tableau des routes classique, entre le Luxembourg et les autres Parties Contractantes, avec possibilité d’escales intermédiaires et/ou d’escales au-delà dans des pays tiers. Les points à desservir seront fixés ultérieurement d’un commun accord par les autorités aéronautiques concernées en fonction des besoins formulés par le ou les compagnies aériennes intéressées.

L’article respectif dans les deux accords sur l’entrée en vigueur stipule que les accords ont été signés en deux exemplaires originaux comportant chacun trois textes d’authenticité égale en langue française, anglaise et dans la langue de l’autre Partie contractante. Cet article précise également qu’en cas de divergence dans l’interprétation, le texte anglais fera foi. A toutes fins utiles, la version anglaise est donc également jointe au présent exposé des motifs.

\*

## ACCORD

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

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de la République de Corée,*

ci-après dénommés

LES „PARTIES CONTRACTANTES“;

*Etant Parties à la Convention relative à l’Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;*

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

*Désirant assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;*

SONT CONVENUS de ce qui suit:

#### *Article 1*

#### ***Définitions***

Pour l’application du présent Accord, et à moins que le contexte n’en dispose autrement, le terme:

- a) „Convention“ désigne la Convention relative à l’aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l’article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) „autorités aéronautiques“ désigne, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l’Aviation Civile et, dans le cas de la République de Corée, le Ministre de la

Construction et des Transports ou, dans les deux cas, toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

- c) „entreprise de transport aérien désignée“ désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;
- d) „tarifs“ signifie les prix à payer pour le transport des passagers et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions de transport du courrier;
- e) „territoire“ en relation avec un Etat possède la signification lui attribuée par l'article 2 de la Convention;
- f) „service aérien“, „service aérien international“, „entreprise de transport aérien“ et „escale non commerciale“ ont la signification qui leur est attribuée par l'article 96 de la Convention;
- g) „capacité“ utilisé en relation avec un aéronef désigne la charge utile de cet aéronef disponible sur une route aérienne ou une partie de route aérienne;
- h) „capacité“ utilisé en relation avec un service convenu désigne la charge utile de l'aéronef utilisé pour ce service multiplié par la fréquence des vols effectués par cet aéronef sur une période, une route aérienne ou une section de route aérienne donnée; et
- i) „Annexe“ désigne l'Annexe au présent Accord, ou telle qu'elle sera susceptible d'être ultérieurement amendée conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord. L'Annexe constitue une partie intégrante du présent Accord et, à moins de disposition explicite du contraire, toute référence à l'Accord inclura une référence à l'Annexe.

## *Article 2*

### ***Octroi de droits***

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits définis par le présent Accord pour permettre aux entreprises de transport aériens désignées d'établir et d'opérer les services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après respectivement dénommés les „services convenus“ et les „routes spécifiées“.
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une et l'autre Partie Contractante jouiront dans le cadre de l'opération des services spécifiés des droits suivants:
  - a) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans toutefois y atterrir;
  - b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante; et
  - c) d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier à tout point faisant partie des routes spécifiées et sous réserve des dispositions reprises à l'Annexe.
3. Rien dans le paragraphe 2. du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

## *Article 3*

### ***Désignation des entreprises de transport aérien***

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner, par note écrite adressée à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.
2. A la réception d'une telle désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3. et 4. du présent article, accorderont sans délai à la ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante de leur apporter la preuve qu'elles sont qualifiées pour satisfaire aux conditions définies par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accepter la désignation d'entreprises de transport aérien, de refuser l'accord des autorisations d'exploitation définies au paragraphe 2. du présent article, ou d'imposer toutes conditions qu'elle estimera nécessaires à l'exercice par les entreprises de transport aérien désignées des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, et en tout état de cause dès lors que cette Partie Contractante n'est pas satisfaite que la propriété et le contrôle effectif de ces entreprises de transport aérien se trouvent dans la Partie Contractante désignant les entreprises de transport aérien ou aux mains de citoyens de cette Partie Contractante.

5. Les entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément aux paragraphes 1. et 2. du présent article pourront commencer l'exploitation des services convenus, à condition que la capacité soit réglée conformément à l'article 9 du présent Accord et que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soient applicables pour ce qui concerne ces services.

#### *Article 4*

### **Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord accordés aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, ou d'imposer les conditions qu'elles estimeront nécessaires à l'exercice de ces droits:

- a) dès lors qu'elle ne serait pas satisfaite que la propriété et le contrôle effectif de ces entreprises de transport aérien se trouvent dans la Partie Contractante qui les a désignées ou aux mains de citoyens de cette Partie Contractante; ou
- b) si ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux lois ou aux règlements généralement appliqués par la Partie Contractante accordant ces droits; ou
- c) si, dans l'exploitation des services, les entreprises de transport aérien enfreignent d'une quelconque autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1er de cet article soit essentielle pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

#### *Article 5*

### ***Applicabilité des lois et règlements***

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée dans, le séjour dans ou la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à un service aérien international ou le survol de ce territoire par ces aéronefs seront appliqués aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et seront dûment respectés par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante lors de l'arrivée sur, du séjour dans et du départ du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée dans, le séjour dans, le transit par ou la sortie de son territoire des passagers, personnels navigants, fret et courrier, ainsi que celles concernant les formalités d'entrée et de sortie, de douane et de devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront appliqués aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par les appareils des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante lors de leur entrée dans, transit par et départ de et séjour dans le territoire de la première Partie Contractante.

*Article 6**Sécurité*

1. Les certificats de navigabilité, certificats de compétence et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non encore périmés, seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître comme valables, pour ce qui concerne le survol de son propre territoire, les certificats de compétence et licences accordés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un quelconque autre Etat.
2. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie Contractante dans des domaines qui se rapportent aux infrastructures aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation par les entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes constate que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de refuser, de révoquer ou d'imposer des limites à l'autorisation d'exploitation ou l'autorisation technique accordée à une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, dès lors que l'autre Partie Contractante manque à prendre les mesures appropriées endéans une période de temps raisonnable.
3. Toute mesure appliquée par l'une des Parties Contractantes aux termes des dispositions du paragraphe 2. de cet article se verra immédiatement abandonnée dès lors que les faits l'ayant induite cesseront d'exister.

*Article 7**Sûreté de l'aviation*

1. En accord avec leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limitation quant à la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes agiront notamment en conformité avec les dispositions évoquées par la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et le Protocole pour la répression de tout acte de violence sur les aéroports assurant le service aérien international, signé à Montréal le 24 février 1988, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et auquel les deux Parties Contractantes deviendront membres.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où de telles dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants

d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à ce que ces exploitants d'aéronefs soient tenus d'observer les dispositions de sûreté de l'aviation, dont référence au paragraphe 3. de cet article, que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur, le départ de, ou lors du séjour sur son territoire. Chacune des Parties Contractantes prendra des mesures adéquates pour assurer sur son territoire la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main et des bagages de soute, ainsi que du fret, avant et au cours de l'embarquement et du chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace spécifique.

5. Lorsqu'un incident ou une menace d'un incident de capture illicite d'aéronefs civils ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de tels aéronefs, leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne est commis, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et toutes autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

#### *Article 8*

##### ***Droits de douane et autres charges semblables***

1. Les aéronefs exploités sur des lignes aériennes internationales par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, les pièces de rechange, y compris moteurs d'avions, carburants et lubrifiants et provisions de bord de ces aéronefs (y compris les alcools, tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers, en quantité limitée, au cours du vol), seront exemptés de l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres charges similaires lors de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, le tout conformément aux dispositions légales et règlements en vigueur de chacune des Parties Contractantes, à condition que ces équipements et produits demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les articles suivants seront également exemptés des mêmes droits de douane, accises et charges, le tout conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur au sein de chacune des Parties Contractantes, à l'exception des charges correspondant au service rendu:

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante, endéans les limites définies par les autorités compétentes de cette Partie Contractante, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs engagés dans l'exploitation des services convenus avec l'autre Partie Contractante;
- b) les pièces de rechange, y compris moteurs d'avions, introduites sur le territoire de l'une des Parties Contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs utilisés pour les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; et
- c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables destinées au service des aéronefs opérant sur les services convenus par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur un trajet en survol du territoire de la Partie Contractante sur laquelle elles ont été embarquées.

3. Les matériels auxquels il est fait référence au paragraphe 2. du présent article pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douaniers.

4. L'équipement normal des aéronefs, de même que les fournitures et provisions de bord et autres articles à bord des aéronefs de chacune des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ce matériel pourra dans ce cas être placé sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur liquidation conforme aux règlements douaniers.

*Article 9***Capacités**

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Sur toutes les routes spécifiées, la capacité fournie par les entreprises de transport désignées par l'une des Parties Contractantes ensemble avec celle fournie par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante se trouveront en relation raisonnable avec les besoins du public en matière de transport aérien sur cette route.
4. Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes devront avoir comme principal objectif la fourniture, selon un facteur de remplissage raisonnable, d'une capacité alignée sur la demande courante et prévisible de trafic à partir de et en direction du territoire de la Partie Contractante désignant les entreprises de transport aérien. Le transport de trafic embarqué et débarqué sur le territoire de l'autre Partie Contractante vers et à partir de points convenus sur les routes spécifiées situés dans des Etats autres que celui désignant les entreprises de transport aérien n'auront qu'un caractère complémentaire. Le droit de ces entreprises de transport aérien de transporter du trafic entre des points situés sur les routes spécifiées situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante et des points situés sur celui d'Etats tiers sera exercé dans l'intérêt d'un bon développement du transport aérien international, de telle manière que la capacité soit liée:
  - a) à la demande de trafic à partir de et en direction du territoire de la Partie Contractante désignant les entreprises de transport aérien;
  - b) à la demande de trafic existant dans les régions par lesquelles par les services convenus opèrent en tenant compte des services aériens régionaux et locaux; et
  - c) aux exigences d'opérations aériennes directes.

*Article 10***Tarifs**

1. Chaque Partie Contractante admettra qu'un tarif relatif aux services aériens sera établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, sur base des spécificités commerciales du marché. Toute intervention de la part des Parties Contractantes se limitera à:
  - a) la prévention de pratiques ou de prix abusifs ou discriminatoires;
  - b) la protection des consommateurs contre des prix indûment élevés ou restrictifs pratiqués en raison d'une position dominante; et
  - c) la protection des entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement bas en raison de l'apport de subventions ou d'assistance gouvernementales directes ou indirectes.
2. Chacune des Parties Contractantes pourra demander que soient notifiés ou que soient déposés auprès de ses autorités aéronautiques, les tarifs proposés en direction ou à partir de son territoire par les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes. Cette notification ou ce dépôt par les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes ne pourront être exigés plus de 60 jours avant la date proposée pour leur prise d'effet. Dans des cas particuliers, la notification ou le dépôt pourront être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement admis.
3. Aucune des Parties Contractantes ne pourra prendre de mesures unilatérales destinées à empêcher la mise en application ou la poursuite de l'application d'un tarif proposé ou appliqué par (a) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes pour des services aériens internationaux

entre les territoires respectifs des deux Parties Contractantes, ou (b) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes pour des services aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie Contractante et un quelconque pays tiers, y compris dans les deux cas le transport sur base interlignes ou intralignes. Au cas où l'une ou l'autre Partie Contractante estime qu'un tel tarif est incompatible avec les dispositions énoncées au paragraphe 1. du présent article, elle pourra demander des consultations et notifier le plus rapidement possible l'autre Partie Contractante quant aux raisons ayant donné naissance à son désaccord. Ces consultations devront être tenues trente (30) jours au plus tard après réception de la demande afférente, et les Parties Contractantes coopéreront pour la collecte des informations nécessaires en vue d'une résolution raisonnable de ce problème. Au cas où les Parties Contractantes parviennent à un accord concernant un tarif pour lequel une notification de non-satisfaction avait été émise, chaque Partie Contractante fera en sorte de procéder à l'application de cet accord. Sans accord de part et d'autre, ce tarif entrera en vigueur, ou son application sera poursuivie.

#### *Article 11*

##### ***Etablissement de bureaux de représentation des entreprises de transport aérien***

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes seront habilitées à établir des bureaux de représentation sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces bureaux pourront comprendre du personnel commercial, opérationnel et technique.
2. Les bureaux de représentation, les représentants et le personnel y afférent seront établis conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

#### *Article 12*

##### ***Transfert de revenus***

Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par lesdites entreprises sur son territoire en rapport avec le transport de passagers, de fret et de courrier, et cela en toute devise convertible librement et conformément aux réglementations sur les changes alors en vigueur.

#### *Article 13*

##### ***Fourniture de statistiques***

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, et à leur demande, tels rapports ou autres états statistiques qui pourront être raisonnablement demandés, en vue d'évaluer les capacités fournies sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie Contractante. Ces rapports comprendront toutes les informations nécessaires afin de déterminer le trafic transporté par ces entreprises de transport aérien sur les services convenus, ainsi que les points d'embarquement et de débarquement de ce trafic.

#### *Article 14*

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

L'une et l'autre Partie Contractante conviennent de ce que des consultations fréquentes auront lieu entre leurs autorités aéronautiques aux fins d'assurer une collaboration étroite pour toutes les matières affectant la bonne exécution du présent Accord. L'une et l'autre des Parties Contractantes pourra demander des consultations lesquelles pourront se faire par voie de discussions directes ou par correspondance et devront débiter dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins qu'il en est convenu autrement.

*Article 15****Règlement de différends***

1. Si un quelconque différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Au cas où les Parties Contractantes ne pourraient parvenir à un accord par la voie de négociations, elles pourront décider de soumettre le différend à une tierce personne ou partie; si cela n'est pas le cas, le différend pourra à la demande de l'une ou l'autre Partie Contractante être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties Contractantes désignant l'un d'entre eux et le troisième étant désigné par les deux arbitres déjà nommés. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours de la réception par l'une des Parties Contractantes d'un avis communiqué par la voie diplomatique par l'autre Partie Contractante demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné endéans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Au cas où l'une ou l'autre Partie Contractante manquerait à désigner un arbitre endéans le délai imparti, ou que le troisième arbitre n'est pas nommé endéans le délai imparti pour ce faire, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra à la demande de l'une des Parties Contractantes, désigner un ou des arbitres, selon le cas nécessaire. En ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, et il fera fonction de président de la cour arbitrale.
3. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2. du présent article.
4. Si, et aussi longtemps que l'une ou l'autre Partie Contractante ou une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante manque à se conformer aux exigences du paragraphe 3. du présent article, l'autre Partie Contractante sera habilitée à limiter, ou à révoquer tout droit accordé par elle en vertu du présent Accord.

*Article 16****Modifications***

1. Au cas où l'une ou l'autre Partie Contractante désire amender quelconques dispositions du présent Accord, elle pourra à tout moment demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation pourra s'effectuer par la voie de discussions directes ou par correspondance, et devra débiter endéans soixante (60) jours de la réception de la demande afférente. Tout amendement convenu de la sorte sortira ses effets dès lors qu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.
2. Les amendements apportés à l'Annexe pourront être convenus par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et entreront en vigueur dès lors qu'ils auront été confirmés par un échange de notes diplomatiques.

*Article 17****Accords Multilatéraux***

Au cas où, postérieurement à l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties Contractantes deviennent parties à un accord multilatéral relatif à des matières régies par le présent Accord, elles procéderont à des consultations en vue de déterminer si le présent Accord doit subir des modifications en vue de prendre en compte un tel accord multilatéral.

*Article 18****Dénonciation***

Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera

envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 19*

***Enregistrement***

Le présent Accord, de même que toute modification du même, sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 20*

***Entrée en vigueur***

Le présent Accord sera provisoirement applicable à partir de la date de sa signature. Il entrera en vigueur après échange entre les deux Parties Contractantes de notes diplomatiques confirmant que l'ensemble des formalités constitutionnelles nationales nécessaires à cette entrée en vigueur ont été dûment accomplies par les deux Parties Contractantes.

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

FAIT à Luxembourg, le 27<sup>e</sup> jour de septembre 2000, en deux exemplaires originaux comportant chacun trois textes d'authenticité égale en langues française, coréenne et anglaise. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg,*

*Pour le Gouvernement de la  
République de Corée,*

*(suivent les signatures)*

\*

## ANNEXE

- A. Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg seront habilitées à prêter les services aériens internationaux réguliers dans les deux sens sur les routes suivantes:

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de Destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Grand-Duché de Luxembourg	Points à convenir à une date ultérieure	Points dans la République de Corée	Points à convenir à une date ultérieure

- B. Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République de Corée seront habilitées à prêter les services aériens internationaux réguliers dans les deux sens sur les routes suivantes:

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de Destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points dans la République de Corée	Points à convenir à une date ultérieure	Points au Grand-Duché de Luxembourg	Points à convenir à une date ultérieure

- C. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent sur tout ou partie de leurs vols omettre un ou plusieurs points mentionnés ci-dessus à condition que les services convenus sur cette route commencent sur les points de leur pays respectif.

- D. Les points intermédiaires ou situés au-delà feront l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

\*

**ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et**  
**le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*

et

*Le Gouvernement de l'Inde,*

ci-après dénommés

LES „PARTIES CONTRACTANTES“;

*Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;*

*Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;*

SONT CONVENUS de ce qui suit:

*Article 1*

***Définitions***

Pour l'application du présent Accord, et à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a) le terme „autorités aéronautiques“ désigne dans le cas de l'Inde, le Directeur Général de l'Aviation Civile et, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- b) le terme „Convention“ désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes;
- c) le terme „entreprise de transport aérien désignée“ désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;
- d) le terme „territoire“ en relation avec un Etat possède la signification qui lui est attribuée par l'article 2 de la Convention;
- e) les termes „service aérien“, „service aérien international“, „entreprise de transport aérien“ et „escale non commerciale“ ont la signification qui leur est attribuée par l'article 96 de la Convention;
- f) le terme (le) „présent Accord“ désigne le présent Accord, son Annexe, et toute modification susceptible de leur être ultérieurement apportée;
- g) le terme „charges d'utilisation“ désigne une charge demandée aux entreprises de transport aérien par l'autorité compétente ou autorisée par celle-ci à être demandée pour l'utilisation de biens ou facilités aéroportuaires ou de facilités de navigation aérienne, y compris les services et facilités connexes relatifs aux aéronefs, à leurs équipages, passagers et fret.

*Article 2*

***Octroi de droits***

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits définis par le présent Accord pour la mise en oeuvre de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la sec-

tion y relative de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après respectivement dénommés les „services convenus“ et les „routes spécifiées“.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une et l'autre Partie Contractante jouiront des droits suivants:

- a) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans toutefois y atterrir;
- b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante; et
- c) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie Contractante, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante, soit séparément, soit de manière conjointe.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) de l'article 3 du présent Accord, la ou les entreprises de transport aérien de chacune des Parties Contractantes, autres que celles qui sont désignées audit article 3 du présent Accord, jouiront également des droits définis par les alinéas (a) et (b) du paragraphe (2) du présent article.

4. Rien dans le paragraphe (2) du présent article ne saurait être interprété comme conférant à la ou les entreprises de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

### *Article 3*

#### ***Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien***

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante, jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe et de retirer ou modifier cette désignation.

2. A la réception d'une telle désignation, l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accordera sans délai à la ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante de leur apporter la preuve qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux conditions définies par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser l'accord des autorisations d'exploitation définies au paragraphe (2) du présent article, ou d'imposer toutes conditions qu'elle estimera nécessaires à l'exercice des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'article 2 du présent Accord, et en tout état de cause dès lors que cette Partie Contractante n'est pas satisfaite quant à la propriété et à un contrôle suffisants de cette entreprise dans le chef de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou dans le chef de citoyens de celle-ci. Pour les besoins du présent paragraphe, l'expression „quant à la propriété et à un contrôle suffisants“ signifie que dès lors que l'entreprise de transport aérien désignée exploite les services convenus par le biais d'un quelconque accord (exception faite des contrats de location financière) avec une entreprise de transport aérien d'un quelconque autre pays, ou le Gouvernement ou des citoyens d'un quelconque autre pays, la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou ses citoyens ne seront pas considérés possédant un titre de propriété et exerçant un contrôle suffisants sur l'entreprise de transport aérien désignée, à moins que la Partie Contractante ou ses citoyens, en sus de la propriété de la majeure partie des actifs de ladite entreprise de transport aérien, possèdent également:

- i) un contrôle effectif sur la direction de l'entreprise de transport aérien désignée, et
- ii) la propriété et le contrôle effectif de la majeure partie de la flotte d'aéronefs et des installations et équipements de l'entreprise de transport aérien désignée.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée, elle aura loisir de commencer l'exploitation des services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 4*

##### ***Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services***

1. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation accordée à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, ou de l'assortir de toutes les conditions qu'elle estimera utiles à l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 (2) du présent Accord:

- a) dès lors qu'elle ne serait pas satisfaite de ce que la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien, ou des citoyens de ladite Partie Contractante, détiennent substantiellement la propriété ou exercent un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien; ou
- b) si l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et/ou aux règlements généralement appliqués par ladite Partie Contractante; ou
- c) si, l'exploitation des services, par l'entreprise en question n'est pas conforme avec les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation ou d'imposition des conditions énumérées au paragraphe (1) en vue d'empêcher des violations supplémentaires des lois et/ou des règlements ou des dispositions du présent Accord, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 15 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ***Charges d'utilisation***

1. Ni l'une ni l'autre des Parties Contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des charges d'utilisation supérieures à celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant de services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties Contractantes encouragera la tenue de consultations relatives aux charges d'utilisation entre ses propres autorités compétentes et les entreprises de transport aérien faisant appel aux services et facilités fournis par ces autorités, lorsque cela est applicable, et par le biais des organismes représentatifs de ces entreprises de transport aérien. Un préavis raisonnable concernant des propositions de modification des charges d'utilisation sera donné à ces utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs opinions avant que ces modifications ne soient apportées.

#### *Article 6*

##### ***Droits de douane et procédures***

1. Les aéronefs exploités sur des lignes aériennes internationales par la ou les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, les carburants et lubrifiants et équipements déjà embarqués ou mis à bord de ces aéronefs et uniquement destinés à l'utilisation par ou à bord de ces aéronefs, pour ce qui concerne l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres charges, jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante d'un traitement tout aussi favorable que celui accordé par l'autre Partie Contractante à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux ou aux entreprises de transport aérien de la nation la plus favorisée.

2. Le même traitement sera accordé aux pièces de rechange introduites sur le territoire de chacune des Parties Contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs utilisés sur les lignes internationales des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune des Parties Contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption des droits de douane, des frais d'inspection ou des charges similaires à moins que l'autre Partie Contractante accorde une même exemption à ses propres entreprises de transport aérien.
4. L'équipement normal des aéronefs, de même que les fournitures et provisions de bord et autres articles destinés à être utilisés à bord des aéronefs de chacune des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'accord des autorités douanières ayant autorité sur ce territoire.
5. Les matériels auxquels il est fait référence aux paragraphes (1), (2) et (4) du présent article pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douaniers.

#### *Article 7*

##### ***Représentation***

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante des représentants et du personnel commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.
2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.
3. Lesdits représentants et personnel observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec un délai minimal, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et personnel mentionnés au paragraphe (1) du présent article.
4. Sur base du principe de réciprocité, chacune des Parties Contractantes accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur son territoire, directement et à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chacune des entreprises de transport aérien sera autorisée à vendre, et toute personne sera libre d'acquérir de tels titres de transport dans la devise locale ou dans toute autre devise librement convertible.

#### *Article 8*

##### ***Applicabilité des lois et règlements***

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, l'entrée dans, et la sortie de son territoire des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs lors du séjour dans son territoire seront applicables aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée dans, le séjour dans et la sortie de son territoire, de passagers, personnels navigants et fret, y compris le courrier, et celles concernant les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront applicables aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et aux équipages, passagers, marchandises et au courrier des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante pendant leur séjour sur son territoire.
3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Con-

tractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine et d'autres règlements afférents.

4. Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire. Les bagages et le fret en transit direct seront exempts de droits de douane et autres droits similaires.

#### *Article 9*

### **Principes régissant l'exploitation des services convenus**

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront des opportunités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services convenus, la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. La capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées auront un rapport raisonnable avec les besoins en matière de transport entre les territoires des Parties Contractantes.

4. Sur base des principes énoncés aux paragraphes précédents, la capacité à fournir ainsi que la fréquence des services à fournir par les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes seront convenues entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

5. Toute augmentation de la capacité à fournir et/ou de la fréquence des services à fournir par les entreprises de transport aérien de l'une et l'autre Parties Contractantes auront pour base principale les exigences de trafic supplémentaires entre les territoires des Parties Contractantes et seront soumises à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Dans l'attente d'un tel accord ou d'un tel règlement, la capacité ainsi que la fréquence alors applicables resteront d'application.

#### *Article 10*

### ***Echange d'informations relatives à l'exploitation***

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront exiger des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante qu'elles leur remettent pour examen et approbation toutes informations relatives aux types de services et à leur fréquence, aux types d'aéronefs et aux horaires des vols, soixante (60) jours au moins avant la mise en oeuvre de l'exploitation des services convenus. Des informations similaires devront également être fournies trente (30) jours au moins avant l'introduction de changements dans l'exploitation desdits services convenus.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées fourniront également toutes informations demandées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante de ce que les exigences du présent Accord sont dûment respectées.

#### *Article 11*

### ***Statistiques***

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, ou feront en sorte que ses entreprises de transport aériens désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques relatives au trafic opéré au cours de chaque mois d'exploitation des services convenus vers et à partir du territoire de l'autre Partie Contractante, avec indication des points d'embarquement et de débarquement de ce trafic. Ces statistiques seront fournies aussi rapidement que

possible après la fin de chaque mois, mais en tout état de cause 30 jours au plus tard après la fin du mois auquel elles se rapportent.

2. Sur demande, les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, ou feront en sorte que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques relatives à l'origine et à la destination véritables du trafic opéré à destination et à partir du territoire de cette autre Partie Contractante sur une période n'excédant pas une saison de trafic de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA), selon indication contenue dans la demande de statistiques afférente.

## *Article 12*

### *Tarifs*

1. Pour les besoins des paragraphes suivants, le terme „tarifs“ désigne les prix à payer pour le transport de passagers et de fret ainsi que les conditions auxquelles ces prix seront appliqués, y compris les prix et conditions régissant les activités d'agence et services auxiliaires, mais à l'exception des rémunérations et conditions applicables au transport de courrier.

2. Les tarifs à appliquer par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien.

3. Les tarifs auxquels il est fait référence au paragraphe (1) du présent article seront si possible convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes; cet accord sera dans la mesure du possible convenu en faisant appel aux procédures de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (AITA).

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date prévue pour leur prise d'effet. Ce délai pourra dans certaines circonstances être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. L'accord y relatif peut être donné expressément. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, conformément au paragraphe (4) du présent article, les autorités aéronautiques d'aucune des Parties Contractantes n'ont exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, conformément au paragraphe (4) du présent article, les autorités aéronautiques peuvent également convenir de ce que le délai endéans lequel l'avis de désaccord devra être donné sera de moins de trente (30) jours.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe (3) du présent article ou si, au cours du délai applicable tel que défini au paragraphe (5), les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes notifie à l'autre Partie Contractante son désaccord quant à un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe (3) du présent article, lesdites autorités aéronautiques feront en sorte d'établir ce tarif par accord mutuel.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif établi aux termes du paragraphe (4) ci-dessus, ou sur la définition d'un quelconque tarif établi conformément au paragraphe (6), le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

8. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis. Aucun tarif ne pourra cependant être maintenu sur base des dispositions du présent paragraphe pour une durée supérieure à douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait dû expirer.

*Article 13****Transfert de recettes***

1. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront en toute devise convertible et conformément aux réglementations sur les changes de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le revenu a été réalisé.
2. Ces transferts seront effectués sur base des taux de change officiels applicable aux paiements courants ou, lorsqu'il n'existe pas de taux de change officiels, aux taux du marché des changes applicables aux paiements courants.
3. En cas où un arrangement spécial régissant le règlement des paiements existerait entre les deux Parties Contractantes, les dispositions de cet arrangement seront d'application aux transferts de fonds définis au paragraphe (1) du présent article.

*Article 14****Sûreté de l'aviation***

1. En accord avec leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limitation quant à la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes agiront notamment en conformité avec les dispositions édictées par la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ou tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation 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 s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie Contractante s'engage à ce que ces exploitants d'aéronefs soient tenus d'observer les dispositions de sûreté de l'aviation, dont référence au paragraphe (3) ci-dessus, que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur, le départ de, ou lors du séjour sur son territoire. Chacune des Parties Contractantes prendra des mesures adéquates pour assurer sur son territoire la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant et au cours de l'embarquement et du chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace spécifique.
5. Lorsqu'un incident ou une menace d'incident de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et

services de navigation aérienne est commis, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

6. Chacune des Parties Contractantes prendra toutes les mesures qu'elle estimera adéquates en vue d'assurer que tout aéronef ayant atterri sur son territoire et subissant une prise de possession illicite ou un autre acte d'interférence illicite soit retenu au sol, à moins que son départ soit rendu nécessaire en vue de protéger des vies humaines. A chaque fois que cela sera possible, ces mesures seront prises sur bases de consultations réciproques.

#### *Article 15*

##### ***Consultations et modifications***

1. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai le soixante (60) jours à compter de la date de la demande écrite.

2. Toute modification du présent Accord convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

3. Les deux Parties Contractantes conviennent que le tableau des routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement direct entre leurs autorités aéronautiques et que ces modifications entreront en vigueur à la date convenue entre elles.

#### *Article 16*

##### ***Règlements des différends***

Si un quelconque différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de prime abord de le régler par voie de négociations, faute de quoi le différend sera soumis aux Parties Contractantes en vue de règlement.

#### *Article 17*

##### ***Applicabilité des accords aériens multilatéraux***

1. Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens définis par le présent Accord les dispositions de la Convention seront d'application dans leur forme actuelle entre les Parties Contractantes pour toute la durée du présent Accord comme si elles faisaient partie intégrante de cet Accord, à moins que l'une et l'autre Parties Contractantes ratifient un amendement à la Convention, lequel aura sorti ses effets, auquel cas la Convention telle qu'amendée sera d'application pour la durée du présent Accord.

2. Au cas où une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront.

#### *Article 18*

##### ***Dénonciation***

Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit

retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 19*

***Entrée en vigueur***

Le présent Accord entrera en vigueur après exécution et accomplissement des formalités constitutionnelles des Parties Contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à New Delhi, le 8e jour de janvier 2001, en deux exemplaires originaux comportant chacun trois textes d'authenticité égale en langues française, hindi et anglaise. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg,*

*Pour le Gouvernement  
de l'Inde,*

*(suivent les signatures)*

\*

## ANNEXE

**Tableau des Routes Aériennes***Section I*

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg seront habilitées à opérer les services convenus sur les routes suivantes, dans l'un comme l'autre sens:

<i>Points au départ (1)</i>	<i>Points intermédiaires (2)</i>	<i>Points de Destination (3)</i>	<i>Points au-delà (4)</i>
Points en Inde	Points à convenir	Luxembourg	Points à convenir

*Section II*

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de l'Inde seront habilitées à opérer les services convenus sur les routes suivantes, dans l'un comme l'autre sens:

<i>Points au départ (1)</i>	<i>Points intermédiaires (2)</i>	<i>Points de Destination (3)</i>	<i>Points au-delà (4)</i>
Points au Luxembourg	Points à convenir	Delhi	Points à convenir

**Nota bene:**

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé sur le territoire de la Partie Contractante ayant désigné l'entreprise de transport en question.
2. Les points intermédiaires ou situés au-delà, non encore spécifiés pourront être desservis sans exercice de droits de trafic de 5e liberté.

