

**N° 8238**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 9.6.2023*

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons

*Article unique.* Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022.

Château de Berg, le 26 mai 2023

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

I. Texte du projet de loi	2
II. Exposé des motifs	2
III. Fiche d'évaluation d'impact	4
IV. Fiche financière	7

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. unique.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022.

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

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation d'un accord bilatéral entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement du Luxembourg signé le 24 août 2022 à Alger.

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

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

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

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient à l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique. Ainsi, l'accord aérien concerné par le présent projet de loi contient également des clauses portant sur la désignation, la révocation et le contrôle, telles qu'elles sont exigées par le droit communautaire.

L'accord qui fait l'objet du présent projet de loi a été rédigé, en partie, sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») et en tenant compte des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers. Après ratification, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI. L'Etat avec lequel cet accord a été conclu est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

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

projet de loi contient également d'autres articles, dont les caractéristiques éditoriales diffèrent d'un accord à l'autre afin de mieux répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

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

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

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

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

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

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

## CONSIDERATIONS PARTICULIERES

L'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022 se situe dans la lignée de la politique poursuivie par le gouvernement en matière de transports aériens. En effet, cet accord permettra d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg en tant que plate-forme internationale pour le trafic de fret et de passagers.

En étant le pays le plus grand d'Afrique et voisin direct de l'Europe, l'Algérie joue un rôle fondamental pour la stabilité en Méditerranée, en Afrique du Nord et au Sahel. Au sein de l'Union africaine, l'Algérie se montre très active sur les grands défis qui touchent le continent africain en entier. Dans le contexte géopolitique actuel, marqué par la guerre en Ukraine et le chantage énergétique de la Russie, l'Algérie a prouvé qu'elle est un fournisseur fiable de gaz pour le marché européen. Ainsi, le pays a même augmenté ses livraisons de gaz en Europe depuis le début de la guerre en Ukraine, et a signé un mémorandum d'accord avec le Nigéria et le Niger sur la construction d'un nouveau gazoduc transsaharien pour acheminer le gaz du Nigéria en Europe.

La visite de travail du ministre des Affaires étrangères et européennes, Jean Asselborn, à Alger, le 24 août 2022, a permis de consolider les liens d'amitié et de coopération entre le Luxembourg et l'Algérie moyennant la signature d'un mémorandum d'entente sur les consultations politiques bilatérales.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022</b>
<b>Auteurs:</b>	<b>Pit Bichel et Luc Schons</b>
<b>Tél.:</b>	<b>247-74912 et 247-83690</b>
<b>Courriel:</b>	<b>pit.bichel@av.etat.lu et luc.schons@mae.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Le présent projet de loi se propose d'approuver l'accord bilatéral entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement du Luxembourg signé le 24 août 2022 à Alger.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes.</b>
<b>Date:</b>	<b>03 février 2023</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles: Luxair

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:

Oui  Non

– Citoyens:

Oui  Non

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

- Administrations: Oui  Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
Remarques/Observations: ...
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>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire) ...
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?  
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?  
...
8. Le projet prévoit-il:  
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui  Non  N.a.   
– des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui  Non  N.a.   
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui  Non  N.a.

2 N.a.: non applicable.

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

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

Si non, pourquoi? ...

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
- b) amélioration de la qualité 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'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système? ...
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel? ...
- Remarques/Observations: ...

#### Egalité des chances

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

#### Directive « services »

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

\*

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

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

**FICHE FINANCIERE**

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

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

\*

**ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN**

**ENTRE**

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

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE  
DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

**INDEX DES ARTICLES**

- ARTICLE 1 — DÉFINITIONS
- ARTICLE 2 — OCTROI DES DROITS
- ARTICLE 3 — DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES  
TRANSPORTEURS AÉRIENS
- ARTICLE 4 -- RÉVOCATION OU SUSPENSION  
D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION
- ARTICLE 5 — APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS
- ARTICLE 6 — DROITS DE DOUANE ET TAXES
- ARTICLE 7 — REDEVANCES D'USAGE
- ARTICLE 8 -- CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ,  
BREVETS D'APTITUDE ET LICENCES
- ARTICLE 9 -- ACTIVITÉS COMMERCIALES
- ARTICLE 10 -- TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES
- ARTICLE 11 -- PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION  
DES SERVICES AGRÉÉS
- ARTICLE 12 -- APPROBATION DES PROGRAMMES
- ARTICLE 13 -- SÉCURITÉ DE L'AVIATION
- ARTICLE 14 -- SÛRETÉ DE L'AVIATION
- ARTICLE 15 -- STATISTIQUES
- ARTICLE 16 -- TARIFS
- ARTICLE 17 -- CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS
- ARTICLE 18 -- RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
- ARTICLE 19 -- ACCORDS MULTILATÉRAUX
- ARTICLE 20 -- DÉNONCIATION
- ARTICLE 21 -- ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION  
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
- ARTICLE 22 -- ENTRÉE EN VIGUEUR

## PRÉAMBULE

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire, dénommés ci-après « les Parties contractantes »,

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

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

## **Article 1 DÉFINITIONS**

1. Aux fins du présent accord :
  - a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;
  - b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire, le Ministre chargé de l'Aviation Civile et, pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, la Direction de l'Aviation Civile ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;
  - c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord ;
  - d) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
  - e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la Convention ;
  - f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) le terme « tarif » désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;

h) L'Annexe forme partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son Annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

i) l'expression « États membres » signifie États membres de l'Union européenne ;

## **Article 2** **OCTROI DE DROITS**

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

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

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

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

### **Article 3**

#### **DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou 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 Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire :

- i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et ait obtenu une licence conformément au droit applicable du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire ; et
- ii. que le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et

- iii. que ce transporteur soit la propriété directe ou majoritaire du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et/ou de ressortissants du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et soit soumis à un contrôle effectif de cet État et/ou de ses ressortissants.

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement du Grand- Duché de Luxembourg :

- i. que ce transporteur soit établi sur le territoire du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne ; et
- ii. qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et
- iii. que le transporteur soit la propriété directe ou majoritaire d'États membres de l'Union européenne et/ou de leurs ressortissants, ainsi que des États dont la liste figure en annexe II à cet Accord, et soit soumis à un contrôle effectif de ces États et/ou de leurs ressortissants.

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 ;

d) que les normes énoncées aux articles 13 et 14 soient appliquées et mises en œuvre.

3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

**Article 4**  
**RÉVOCAATION OU SUSPENSION**  
**D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire :

- i le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République Algérienne Démocratique et Populaire ou n'a pas obtenu une licence conformément au droit applicable du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire ; ou
- ii. Le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
- iii ce transporteur n'est pas la propriété directe ou majoritaire du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et/ou de ses ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet État et/ou de ses ressortissants ;

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

- i ce transporteur n'est pas établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne ; ou

- ii le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou 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
  - iii ce transporteur n'est pas la propriété directe ou majoritaire d'États membres de l'Union européenne et/ou de leurs ressortissants ou des États dont la liste figure en annexe II à cet Accord, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces États et/ou de leurs ressortissants.
- c) lorsque ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ; ou
- d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 13 et 14, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

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

## **Article 5**

### **APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS**

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.
4. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

## **Article 6**

### **DROITS DE DOUANE ET TAXES**

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

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

- a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord ;

b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord ;

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

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

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

5. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire pour effectuer des vols entre un point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et un autre point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou d'un autre Etat membre.

6. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg pour effectuer des vols entre des points situés sur le territoire de la République Algérienne Démocratique et Populaire.

## **Article 7** **REDEVANCES D'USAGE**

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

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

### **Article 8** **CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ,** **BREVETS D'APTITUDE ET LICENCES**

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

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

3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante autorisent une différence avec les normes établies par la Convention, que ladite différence ait été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou non, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante visés à l'Article 13, paragraphe (2), demander des consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'Article 17 en vue de s'assurer que la pratique en question est acceptable. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'Article 4, paragraphe (1) du présent Accord.

## **Article 9**

### **ACTIVITÉS COMMERCIALES**

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

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

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

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

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

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

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes agréées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords (a) disposent des autorisations adéquates et (b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location,

- i) avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties ; et

ii) avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers sous réserve que ce pays tiers autorise ou permette des accords semblables entre les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et d'autres transporteurs aériens pour les opérations similaires.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente et à l'occasion d'un éventuel changement de transporteur aérien, du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

### **Article 10**

#### **TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES**

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien (transport de passagers, de baggages, de courrier et de fret) sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable à la date du transfert.
2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant).
3. Si le régime des règlements entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

**Article 11**  
**PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION**  
**DES SERVICES AGRÉÉS**

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

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés tiennent compte des intérêts du ou des transporteurs aériens désignés par l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par ces derniers sur tout ou partie des routes communes.

3. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle. Ils doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins présents et à venir de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes. La répartition de cette capacité entre les Parties contractantes doit être mise en œuvre dans un esprit d'équilibre.

## **Article 12**

### **APPROBATION DES PROGRAMMES**

1. Les programmes du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
2. Lesdits programmes sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, leur fréquence, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Toute modification apportée aux programmes approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

## **Article 13**

### **SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention de Chicago, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

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

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :
- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
  - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivants lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention de Chicago.

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

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

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

8. Si le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits du Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

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

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, notamment, dans le cas du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, au droit de l'Union européenne, conformément à l'article 5 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

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

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

#### **Article 15 STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

## **Article 16 TARIFS**

1. Les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens.
2. Les tarifs sont déposés auprès des autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de son désaccord sur un tarif déposé conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.
3. Chaque partie contractante peut désapprouver, dans les délais prévus au paragraphe 2, les tarifs déposés par une des entreprises de transport aérien qu'elle a désignée.
4. La désapprobation des tarifs est possible dans les cas où ceux-ci ne respectent pas les conditions mentionnées au paragraphe 1, et en particulier dans les cas de tarifs discriminatoires, de tarifs exagérément élevés en raison d'abus de position dominante, de tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ou de tarifs susceptibles d'avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'éliminer la concurrence.
5. Si l'une des parties contractante estime qu'un tarif déposé ou pratiqué par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante répond aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante et en précise le motif. Ces consultations ont lieu dans les quinze jours à compter de date de réception de la demande. Si les Parties parviennent à un accord sur le tarif concerné, chaque Partie contractante prend les mesures appropriées afin de mettre en œuvre ledit accord. Dans le cas contraire, le tarif entre ou demeure en vigueur.

## **Article 17 CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS**

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

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

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

## **Article 18 RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS**

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

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

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

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

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

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

**Article 19**  
**ACCORDS MULTILATÉRAUX**

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

**Article 20**  
**DÉNONCIATION**

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

**Article 21**  
**ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION**  
**DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

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

## **Article 22 ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Alger, le 24 août 2022 en deux originaux, chacun en langues arabe et française, les deux textes faisant également foi.

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



Jean ASSELBORN

Ministre des Affaires étrangères  
et européennes

**Pour le Gouvernement  
de la République Algérienne  
Démocratique et Populaire**



Ramtane LAMAMRA  
Ministre des Affaires étrangères  
et de la Communauté nationale  
à l'étranger

