



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Le Premier Ministre

Le Premier Ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 22 septembre 2023 approuvant sur proposition du Ministre des Affaires étrangères et européennes le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. *Le Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998, et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.*

Art. 2. *Le Ministre aux Relations avec le Parlement est chargé, pour le compte du Premier Ministre et du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de l'exécution du présent arrêté.*

Luxembourg, le 23 octobre 2023

Le Premier Ministre
Ministre d'État

Xavier Bettel

Le Ministre des affaires étrangères et
européennes

Jean Asselborn

PROJET DE LOI

Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998

I.	Texte du projet de loi	p. 1
II.	Exposé des motifs	p. 1
III.	Fiche d'évaluation d'impact	p. 6
IV.	Fiche financière	p. 10

I. Texte du projet de loi

PROJET DE LOI portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998

Art. unique.

Est approuvé l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998.

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.

II. Exposé des motifs

L'objet du projet de loi consiste à approuver l'échange de lettres entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Luxembourg portant amendement de l'accord aérien bilatéral signé à Hong Kong le 3 juin 1998.

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 désignés 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 la Chine, avec possibilité d'escales intermédiaires et/ou d'escales au-delà dans des pays tiers. Les points d'escale seront fixés ultérieurement d'un commun accord par les autorités aéronautiques concernées en fonction des besoins formulés par la ou les compagnies aériennes intéressées.

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

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

L'ouverture des pourparlers a été notifiée sur la plateforme CIRCABC le 6 octobre 2021 et le résultat des négociations a été notifié le même jour.

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

L'accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998, a pour but de rendre l'accord bilatéral entre les deux pays conforme au droit communautaire. Ainsi, l'accord sous forme d'échange de lettres vient remplacer les articles 4 et 5 de l'Accord signé en 1998 par des nouveaux articles contenant les clauses dites de désignation européenne.

Hong Kong était la destination du tout premier vol de l'opérateur national opéré en 1970 et reste depuis une des plus importantes destinations commerciales de l'entreprise. Ces dernières années les exportations depuis Hong Kong, avant tout vers les USA et l'Europe, ont augmenté de manière significative. Il s'agit donc d'une destination très importante vers laquelle celui-ci effectue des vols hebdomadaires réguliers. La mise en conformité de l'accord aérien présente donc une étape importante qui permettra de maintenir un cadre réglementaire propice aux entreprises et contribuera au renforcement des liens économiques et commerciaux entre le Luxembourg et la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine.

III. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet: Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998

Auteurs: Pit Bichel et Luc Schons

Tél. : 247 74912 et 247 83690

Courriel: pit.bichel@av.etat.lu et luc.schons@mae.etat.lu

Objectif(s) du projet: Le présent projet de loi se propose d'approuver l'échange de lettres entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Luxembourg portant amendement de l'accord aérien bilatéral signé à Hong Kong le 3 juin 1998.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes.

Date: 03 février 2023

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: Cargolux
Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
- Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:²
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues
Suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:.....
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-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 administrative³ pour le(s)
destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une
obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?
(nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-

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

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 œuvre 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...).

administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

8. Le projet prévoit-il:

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:

- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:

- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:

Si oui, laquelle:

10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:

Si non, pourquoi?

11. Le projet contribue-t-il en général à une:

a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:

b. amélioration de qualité règlementaire? Oui: Non:

Remarques/Observations:

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

Remarques/Observations:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:

Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi: n.a.
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur
les femmes et les hommes ?

Oui: Non: N.a.:

Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté
d'établissement soumise à évaluation⁵ ?

Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre
prestation de services transfrontaliers⁶ ?

Oui: Non: N.a.:

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

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

IV. Fiche financière

concernant les coûts engendrés par le projet de loi
(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.

Exchange of Letters
between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China
and
the Government of the Grand Duchy of Luxembourg amending
the Agreement between the Government of the Hong Kong Special
Administrative Region of the People's Republic of China
and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg
Concerning Air Services done at Hong Kong on 3 June 1998

No. 1

Secretary for Transport and Housing
of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the
People's Republic of China to
the Minister for Mobility and Public Works of the Grand Duchy of Luxembourg

Transport and Housing Bureau
The Hong Kong Special
Administrative Region of the
People's Republic of China

4 March 2021

Dear Minister,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg Concerning Air Services done at Hong Kong on 3 June 1998 ("the Agreement"), and to propose, on behalf of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China that the following Articles shall replace Articles 4 and 5 of the Agreement:

“ARTICLE 4

Designation and Operating Authorisation

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 3 of this Agreement may be started at any time, provided that:

(a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 3 of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and

(b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

(i) the airline is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or national(s) of such States;

(b) in the case of an airline designated by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region:

(i) the airline is incorporated in and has its principal place of business in the area of the Hong Kong Special Administrative Region and has a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the Hong Kong Special Administrative Region; and

(ii) the Hong Kong Special Administrative Region has and maintains effective regulatory control of the airline;

and

(c) the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations applicable in the area of that Contracting Party.

(3) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

ARTICLE 5

Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of the Operating Authorisation

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

(i) the airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or national(s) of such States; or

(iv) the airline, by exercising traffic rights under this Agreement for the operation of services that include a point in another European Union Member State, including the operation of services which are marketed as or otherwise constitute through services, the airline would in effect circumvent any restriction on the traffic rights imposed by an agreement between the Hong Kong Special Administrative Region and that other European Union Member State; or

(v) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and no bilateral air services agreement is in force between the Hong Kong Special Administrative Region and that other European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airline(s) designated by the Hong Kong Special Administrative Region;

(b) in the case of an airline designated by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region:

(i) the airline is not incorporated in or does not have its principal place of business in the area of the Hong Kong Special Administrative Region or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the Hong Kong Special Administrative Region; or

(ii) the Hong Kong Special Administrative Region does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline;

or

(c) the designated airline does not comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(d) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Such refusal, revocation, suspension or limitation of the authorisation shall be preceded by consultations as provided for in Article 14 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.”

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, I have the honour to propose that the present letter and your reply to that effect shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of the latter of the notifications by the Contracting Parties confirming that their respective necessary procedures have been completed.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Chan Fan' in Chinese characters, followed by a long horizontal flourish.

(CHAN Fan, Frank)
Secretary for Transport and Housing

Exchange of Letters
between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg
and
the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People’s Republic of China amending the Agreement
between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and
the Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People’s Republic of China
Concerning Air Services done at Hong Kong on 3 June 1998

No. 2

The Minister for Mobility and Public Works
of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg
to the Secretary for Transport and Housing
of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People’s Republic of China

Ministry of Mobility and Public Works
of the Grand Duchy of Luxembourg

10 March 2021

Dear Secretary,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated 4 March 2021 which reads as follows:

“Dear Minister,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People’s Republic of China and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg Concerning Air Services done at Hong Kong on 3 June 1998 (“the Agreement”), and to propose, on behalf of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People’s Republic of China that the following Articles shall replace Articles 4 and 5 of the Agreement:

“ARTICLE 4

Designation and Operating Authorisation

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 3 of this Agreement may be started at any time, provided that:

(a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 3 of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and

(b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

(i) the airline is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or national(s) of such States;

(b) in the case of an airline designated by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region:

(i) the airline is incorporated in and has its principal place of business in the area of the Hong Kong Special Administrative Region and has a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the Hong Kong Special Administrative Region; and

(ii) the Hong Kong Special Administrative Region has and maintains effective regulatory control of the airline;

and

(c) the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations applicable in the area of that Contracting Party.

(3) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

ARTICLE 5

Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of the Operating Authorisation

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

(i) the airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or national(s) of such States; or

(iv) the airline, by exercising traffic rights under this Agreement for the operation of services that include a point in another European Union Member State, including the operation of services which are marketed as or otherwise constitute through services, the airline would in effect circumvent any restriction on the traffic rights imposed by an agreement between the Hong Kong Special Administrative Region and that other European Union Member State; or

(v) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and no bilateral air services agreement is in force between the Hong Kong Special Administrative Region and that other European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airline(s) designated by the Hong Kong Special Administrative Region;

(b) in the case of an airline designated by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region:

(i) the airline is not incorporated in or does not have its principal place of business in the area of the Hong Kong Special Administrative Region or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the Hong Kong Special Administrative Region; or

(ii) the Hong Kong Special Administrative Region does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline;

or

(c) the designated airline does not comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(d) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Such refusal, revocation, suspension or limitation of the authorisation shall be preceded by consultations as provided for in Article 14 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, I have the honour to propose that the present letter and your reply to that effect shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of the latter of the notifications by the Contracting Parties confirming that their respective necessary procedures have been completed.”

I have the honour to inform you that the above proposal is acceptable to the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, and that your letter together with this reply shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of the latter of the notifications by the Contracting Parties confirming that their respective necessary procedures have been completed.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,



François BAUSCH
Minister for Mobility and Public Works



CHECK DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendement l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998

Le check durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un Développement durable ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et / ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation** –, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Poins d'orientation
Documentation Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Poins d'orientation
Documentation Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.



3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

6. Assurer une mobilité durable.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur la politique de la mobilité durable au Luxembourg.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Les impacts concrets de futurs vols potentiels sur les ressources naturelles ne pourra être effectivement évalué qu'à l'exercice réel de ces droits de trafic.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Les impacts concrets de futurs vols potentiels sur le changement climatique ne pourra être effectivement évalué qu'à l'exercice réel de ces droits de trafic.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Poins d'orientation
Documentation

Oui Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et Hong Kong.
Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1		Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1		Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1		Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1		Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1		Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1		Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1		Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1		Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2		Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2		Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au HIV	Nombre de nouveaux cas d'infection au HIV	Nb de personnes
2		Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitant	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2		Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
2		Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1000 adolescentes
2		Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3		Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile en agriculture biologique	% de la SAU
3		Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3		Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3		Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3		Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3		Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3		Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4		Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4		Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4		Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Écarts de salaires hommes-femmes	%
4		Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4		Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4		Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4		Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4		Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4		Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4		Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4		Contribue à la réduction des émissions de CO2 de l'industrie manufacturière	Émissions de CO2 de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de R&D	Niveau des dépenses intérieures brute de R&D	% du PIB
4		Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1000 actifs	nb pour 1000 actifs
5		Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5		Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5		Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6		Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité: kg d'azote par ha SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha SAU
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité: kg de phosphore par ha SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha SAU
7		Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%
7		Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7		Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m3/millions EUR
7		Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7		Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7		Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7		Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7		Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7		Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	Etat de conservation des habitats	% favorables
8		Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	TJ/millions EUR
8		Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8		Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8		Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
8		Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO2
8		Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors SEGE	Emissions de gaz à effet de serre hors SEGE	millions tonnes CO2
8		Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO2 / EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Education	Aide au développement - Education	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9		Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Energie	Aide au développement - Energie	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'engagement international de 100 Mrds USD pour dépenses reliées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 Mrds USD pour dépenses reliées au climat	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - coopération technique	Aide au développement – coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du Produit Intérieur Brut	Dette publique en proportion du Produit Intérieur Brut	% du Pib
9		Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10		Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contribution des CDM à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat énergie	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal

**Afin d'enregistrer une version verrouillée du formulaire,
merci de le signer numériquement en cliquant ici :**