



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 17 janvier 2025 approuvant sur proposition du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. *Le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.*

Art. 2. *La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, de l'exécution du présent arrêté.*

Luxembourg, le 5 février 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur

Xavier Bettel



Exposé des motifs

Le présent projet de loi consiste à approuver l'accord bilatéral relatif aux services aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Japon signé le 11 juin 2024 à Tokyo.

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.

I. Genèse de l'Accord

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. Mises 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 avant-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.

II. Nature de l'Accord

Sans objet dans cet accord.

III. Contenu de l'Accord

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 du Japon, 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 soulever 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.

IV. Cadre institutionnel de l'Accord

Sans objet dans cet accord.

V. Considérations particulières

Entre 2016 et 2019, le Japon était notre premier partenaire commercial en Asie en matière d'échanges de biens, dépassant les 500 millions d'euros en 2019. En 2020, il y eut une forte baisse en raison de la pandémie de la COVID-19, avec seulement 388 millions d'euros en échanges. En 2022, les relations commerciales ont repris de nouveau avec 513 millions d'échanges enregistrés, dont 427 millions d'importations et 86 millions d'exportations. Le Japon fut la 12^{ème} destination des exportations luxembourgeoises en 2022, représentant 1,22% de toutes nos exportations, en sachant que Cargolux est très actif sur le marché japonais.

Lors du sommet entre le Premier ministre Xavier Bettel et le Premier ministre Fumio Kishida en octobre 2022, ces derniers ont décidé le lancement de consultations sur un premier accord aérien entre nos deux pays. Après quasiment 30 ans d'attente, un accord relatif aux services aériens a été annoncé à la suite de la réunion entre le MAE Xavier Bettel et son homologue Yoko Kamikawa le 26 janvier 2024 à Tokyo.

Le point culminant de ces dernières trente années de vols sans interruption entre le Luxembourg et le Japon a été la signature à Tokyo le 11 juin 2024 de l'accord relatif aux services aériens et réaffirme le rôle du Luxembourg en tant que plateforme internationale du fret aérien et de la logistique en Europe.

Enfin, l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Japon relatif aux services aériens constitue un cadre légal propice au renforcement de la connectivité et du développement économique entre le Luxembourg et le Japon. La compagnie aérienne luxembourgeoise de fret pourra dorénavant desservir l'aéroport de Narita (Tokyo) à raison de deux vols hebdomadaires par semaine et l'aéroport de Komatsu à raison de trois vols hebdomadaires.



Texte du projet de loi

Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024.

Article unique.

Est approuvé l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024.

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.

AGREEMENT BETWEEN
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND JAPAN
FOR AIR SERVICES

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of Japan,

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - (a) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including any Annex adopted and amended under Article 90 of that Convention and any amendment made to the Convention under Article 94 thereof insofar as such amendment has been ratified by both Contracting Parties;
 - (b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for civil aviation and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Japan, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said Minister or similar functions;

- (c) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term “territory” means a territory as defined in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the terms “Annex I” and “Annex II” mean Annex I and Annex II to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement;
- (g) the term “specified route” means any of the routes specified in Annex I;
- (h) the term “agreed service” means any air service operated on the specified routes; and
- (i) the term “Member State” means a Member State of the European Union.

2. Annex I and Annex II form an integral part of this Agreement, and all references to the “Agreement” shall include reference to Annex I and Annex II except where otherwise provided.

ARTICLE 2

Rights to establish and operate the agreed services

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, particularly to enable its designated airlines to establish and operate the agreed services.

ARTICLE 3

Inauguration of the agreed services

1. The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 2 of this Agreement, subject to the provisions of Article 10 of this Agreement, and not before:

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route; and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission in accordance with its laws and regulations to the airline or airlines concerned; which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of paragraphs 1 and 2 of Article 7, be bound to grant without delay.

2. Each of the airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

ARTICLE 4

Privileges of airlines

1. The airlines of each Contracting Party shall enjoy the following privileges in respect of their international air services:

- (a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing; and
- (b) to make stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in Annex I for the purposes of discharging and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 5

Charges for the use of airports and other facilities

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and shall not be higher than those which would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any airline of the former Contracting Party engaged in international air services.

ARTICLE 6

Exemption from customs duties and taxes

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges in the territory of the other Contracting Party, even when they are consumed or used on the part of the journey performed over that territory.

2. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board aircraft of the designated airlines of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in the agreed services shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced for the account of the designated airlines of either Contracting Party and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervisions for the purpose of supplying aircraft of those designated airlines shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

4. Nothing in this Article shall prevent either Contracting Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes or other similar charges on fuel supplied in its territory for use by aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of the other Contracting Party for the journey performed:

- (a) in the case of the designated airlines of Japan, between points in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg or between a point in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg and a point in the territory of another Member State; and
- (b) in the case of the designated airlines of the Grand Duchy of Luxembourg, between points in the territory of Japan.

ARTICLE 7

Revocation of the privileges and other measures

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraphs 1 and 2 of Article 4 of this Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where one of the following conditions is satisfied:

- (a) in the case of an airline designated by Japan, substantial ownership and effective control of the airline are not vested in Japan or in nationals of Japan; and
- (b) in the case of an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg:

- (i) the airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg or does not have a valid operating licence issued by a Member State in accordance with the law of the European Union;
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its air operator's certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- (iii) majority ownership and effective control of the airline are not vested in Member States or States listed in Annex II, or in nationals of such States;
- (iv) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received its operating licence;
- (v) the airline has been given operating permission under an agreement between another Member State and Japan for air services, and Japan can demonstrate that it would be circumventing restrictions on routes and capacity under that agreement by operating agreed services under this Agreement on a route which includes a point in that other Member State; or
- (vi) the airline holds an air operator's certificate issued by a Member State and there is no agreement between that Member State and Japan for air services and that Member State has not consented to the operation of international air services by an airline of Japan between that Member State and Japan.

2. In exercising its right under paragraph 1 of this Article, and without prejudice to its rights under subparagraphs (b)(v) and (vi) of paragraph 1 of this Article, Japan shall not discriminate between airlines designated by the Grand Duchy of Luxembourg, of which majority ownership and effective control are vested in Member States or States listed in Annex II, or in nationals of such States, on the basis of their ownership and control.

3. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraphs 1 and 2 of Article 4, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or unless immediate action is required for reasons of aviation security or of the safety of air navigation in accordance with the provisions of paragraph 6 of Article 13 or paragraph 3 of Article 14 of this Agreement respectively, this right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

ARTICLE 8

Fair and equal opportunity

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

ARTICLE 9

Capacity

1. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

2. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

3. Capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties in respect of the agreed services shall be agreed through consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles laid down in Article 8, and paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 10

Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels based upon commercial considerations, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of services (such as standards of speed and accommodation).

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airlines of the Contracting Parties to provide information relating to the establishment of the tariffs.

3. If required by the laws and regulations of either Contracting Party, the aeronautical authorities of that Contracting Party may also require the designated airlines of the Contracting Parties to submit tariffs proposed to be charged for approval for carriage to or from the territory of that Contracting Party in accordance with its applicable procedures, provided that such submission shall not be required to be made more than thirty (30) days before the proposed date of introduction of the tariffs. The aeronautical authorities of that Contracting Party then shall have the right to approve or disapprove such tariffs, and to ensure, in accordance with its applicable procedures, that the designated airlines conform to the tariffs fixed.

4. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party if they believe that any tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of the Contracting Parties is inconsistent with the provisions in paragraph 1 of this Article. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasonable resolution of the issues. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties reach agreement, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall inform designated airlines of that Contracting Party of the results and, as necessary, request them to submit revised tariffs. If no agreement is reached, those tariffs shall be charged or continue to be charged.

ARTICLE 11

Corporate activities of the designated airlines

1. The designated airlines of either Contracting Party shall be permitted, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party their branches and to engage in activities necessary for the operation of the agreed services.

2. The designated airlines of either Contracting Party shall be entitled, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, to bring in and maintain at their branches in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff as are reasonably required for the provision of air services.

3. The designated airlines of either Contracting Party shall be permitted to transfer freely, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, in convertible currencies, at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance, the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in the territory of the other Contracting Party in connection with the operation of the agreed services, and to establish and maintain, for the operation of such agreed services, deposit accounts in foreign currencies and in convertible domestic currency in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 12

Provision of information and statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airlines of the former Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities for publication. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

ARTICLE 13

Cooperation to prevent unlawful acts

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without prejudice to their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other convention or protocol on the security of civil aviation to which both Contracting Parties become parties.

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

3. The Contracting Parties should, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party should require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall take appropriate measures within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the former Contracting Party may request consultations with the latter Contracting Party. Such consultations shall take place within fifteen (15) days from the date of receipt of the request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the initiation of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the operating permission of the designated airlines of the latter Contracting Party. When justified by an emergency to protect aviation security, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the former Contracting Party may provisionally withhold, revoke, suspend or impose conditions on the operating permission at any time.

ARTICLE 14
Aviation safety

1. If a Contracting Party finds that the regulations or practices on aviation safety maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operations of aircraft are not likely to conform to the international standards designated as Annexes to the Convention (hereinafter referred to as “the International Standards”), the former Contracting Party may request consultations with the latter Contracting Party. Such consultations shall take place within a period of thirty (30) days from the date of receipt of that request. If, following such consultations, the latter Contracting Party confirms that its regulations or practices on aviation safety do not conform to the International Standards, it shall take steps considered necessary to conform its regulations or practices to the International Standards. The former Contracting Party may advise the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, if the former Contracting Party finds that the latter Contracting Party fails to take steps considered necessary to conform its regulations or practices to the International Standards within a reasonable period.

2. The competent authorities of each Contracting Party may search aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of the other Contracting Party, in the territory of the first-mentioned Contracting Party except during flight, and without causing the operation of the aircraft unreasonable delay, to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and condition of aircraft conform to the International Standards.

3. When it is essential to ensure the safety of air navigation, each Contracting Party may immediately suspend or vary the operating permission of the designated airlines of the other Contracting Party. Any such action taken by that Contracting Party shall be discontinued once the basis for taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 15

Consultations between the aeronautical authorities

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

ARTICLE 16

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Such third arbitrator shall act as the President of the tribunal. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision of the tribunal referred to in paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 17

Headings

The headings of the Articles of this Agreement are inserted for convenience of reference only and shall not affect the interpretation of this Agreement.

ARTICLE 18

Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request.
2. If the amendment relates to the provisions of this Agreement other than those of Annex I and Annex II, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the thirtieth day after the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.
3. If the amendment relates only to Annex I, the consultations shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex I, the agreed amendments on the matter shall enter into force after they have been confirmed by exchange of diplomatic notes.
4. If the amendment relates only to Annex II, the amendment may be made by means of an exchange of diplomatic notes between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of Japan, in conformity with their applicable domestic procedures.

ARTICLE 19

Multilateral convention

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 20
Termination

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party, through diplomatic channels, of its intention to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the latter Contracting Party of the notice, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

ARTICLE 21
Registration

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

ARTICLE 22
Entry into force

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the thirtieth day after the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, in the English language, at Tokyo, this eleventh day of June, 2024.



FOR THE GOVERNMENT OF
THE GRAND DUCHY OF
LUXEMBOURG:



FOR THE GOVERNMENT OF
JAPAN:

ANNEX I

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:

- (a) Tokyo - intermediate points - Luxembourg - points beyond.
- (b) Points in Japan other than Tokyo - intermediate points - Luxembourg - points beyond.
- (c) Osaka - intermediate points - Luxembourg - points beyond.
- (d) Komatsu - intermediate points - Luxembourg - points beyond.

Note 1: On route (b), the designated airline or airlines of Japan may only operate passenger services.

Note 2: On routes (c) and (d), the designated airline or airlines of Japan may only operate all-cargo services.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Luxembourg:

- (a) Luxembourg - intermediate points -Tokyo - points beyond.
- (b) Luxembourg - intermediate points - points in Japan other than Tokyo - points beyond.
- (c) Luxembourg - intermediate points - Osaka - points beyond.
- (d) Luxembourg - intermediate points - Komatsu - points beyond.

Note 1: On route (b), the designated airline or airlines of Luxembourg may only operate passenger services.

Note 2: On routes (c) and (d), the designated airline or airlines of Luxembourg may only operate all-cargo services.

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of that Contracting Party, but other points on the specified route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

ANNEX II

States referred to in paragraphs 1 and 2 of Article 7 of this Agreement are as follows:

- Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- the Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- the Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
and
- the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).



Fiche financière

Le projet de loi sous examen ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHÉCK



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 :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024

Le check de 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 (PNDD) ?
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.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

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

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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



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

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

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

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

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

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

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

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

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

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**





FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



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.

1. Coordonnées du projet

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024		
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Pit Bichel (DAC), Stefanie Afonso (MAE)		
Téléphone :	24774912 / 24783690	Courriel :	pit.bichel@av.etat.lu / stefanie.afonso@mae.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi vise l'adoption l'accord bilatéral relatif aux services aériens entre le Japon et le Grand-Duché de Luxembourg signé le 11 juin 2024 à Tokyo.		
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, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur.		
Date :	30/09/2024		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :



3. Mieux légiférer

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non

- Citoyens : Oui Non

- Administrations : Oui Non

Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

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 :

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 :

Le projet contient-il une charge administrative ² 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 ³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

² 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.

³ 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.).

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 ⁴ ? Oui Non N.a.

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

⁴ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. (www.cnpd.public.lu)

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.

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 :

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

Sinon, pourquoi ?

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

- a) simplification administrative, et/ou à une** Oui Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ?** Oui Non

Remarques / Observations :

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

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 ?

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

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

4. Egalité des chances

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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 :	<input type="text"/>
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez pourquoi :	<input type="text"/>
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez de quelle manière :	<input type="text"/>
Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :	<input type="text"/>

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :	
https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html	
Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :	
https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf	