

**ACCORD**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE**

**ET**

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

**RELATIF À**

**DES SERVICES AÉRIENS**

|            |                                                                                 |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| ARTICLE 1  | Définitions                                                                     |
| ARTICLE 2  | Octroi des droits                                                               |
| ARTICLE 3  | Désignation et autorisation                                                     |
| ARTICLE 4  | Refus, révocation, suspension et limitation<br>de l'autorisation d'exploitation |
| ARTICLE 5  | Application des lois et règlements                                              |
| ARTICLE 6  | Reconnaissance des certificats et licences                                      |
| ARTICLE 7  | Sécurité de l'aviation                                                          |
| ARTICLE 8  | Sûreté de l'aviation                                                            |
| ARTICLE 9  | Exemption des droits de douane et autres<br>droits                              |
| ARTICLE 10 | Concurrence loyale et aides d'État                                              |
| ARTICLE 11 | Tarifs                                                                          |
| ARTICLE 12 | Activités commerciales                                                          |
| ARTICLE 13 | Conversion et transfert des revenus                                             |
| ARTICLE 14 | Accords de coopération                                                          |
| ARTICLE 15 | Assistance en escale                                                            |
| ARTICLE 16 | Transport intermodal                                                            |
| ARTICLE 17 | Frais d'utilisation                                                             |
| ARTICLE 18 | Statistiques                                                                    |
| ARTICLE 19 | Consultations                                                                   |
| ARTICLE 20 | Règlement des différends                                                        |
| ARTICLE 21 | Modification de l'Accord                                                        |
| ARTICLE 22 | Convention multilatérale                                                        |
| ARTICLE 23 | Résiliation                                                                     |
| ARTICLE 24 | Enregistrement                                                                  |
| ARTICLE 25 | Entrée en vigueur                                                               |

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

ET

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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

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

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

sont convenus des dispositions suivantes:

#### **ARTICLE 1** **Définitions**

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

- (a) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République d'Arménie, le ministre de l'Économie et le directeur de l'Autorité de l'Aviation civile de la République d'Arménie ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout amendement y relatif;
- (d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;

(f) les « tarifs » désignent les prix, taux ou frais applicables au transport des passagers, des bagages et/ou du fret (à l'exception du courrier) dans le cadre du transport aérien (en ce compris tout autre mode de transport en lien avec le transport aérien) et facturés par les compagnies aériennes, y compris leurs agents, ainsi que les conditions relatives à la disponibilité de tels prix, taux ou frais;

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

(h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

## **ARTICLE 2**

### **Octroi des droits**

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

(a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir;

(b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;

(c) faire des escales au(x) point(s) figurant sur la ou les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou dans n'importe quelle combinaison; et

(d) exercer les droits autrement visés dans le présent Accord.

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

3. Tous les droits accordés dans le présent Article par chaque Partie contractante ne doivent être octroyés à aucun autre tiers.

4. Si en raison de conflits armés, de troubles politiques, d'aménagements ou de circonstances spéciales et inhabituelles la compagnie désignée de l'une des Parties contractantes est dans l'impossibilité d'assurer un service sur sa route normale, l'autre Partie contractante met tout en œuvre pour faciliter la poursuite de l'exploitation d'un tel service en réaménageant de telles routes, y compris en octroyant des droits visant à faciliter la viabilité des opérations pour le temps jugé nécessaire.

### **ARTICLE 3**

#### **Désignation et autorisation**

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

### **ARTICLE 4**

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

1. Les autorités aéronautiques de la République d'Arménie ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que:
  - (a) ladite compagnie n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu des Traités de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation et aux règlements de l'Union européenne; ou
  - (b) l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
  - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États; ou

(d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République d'Arménie; ou

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

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

(a) ladite compagnie n'est pas établie sur le territoire de la République d'Arménie ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables dans la République d'Arménie; ou

(b) la République d'Arménie n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne; ou

(c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou la République d'Arménie et/ou ses ressortissants n'en assurent pas le contrôle effectif; ou

(d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg; ou

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

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

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

## **ARTICLE 5**

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

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs des compagnies désignées par l'autre Partie contractante lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire de la première Partie contractante, ainsi que lors du survol et de la sortie dudit territoire.
2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante quant à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire de passagers, d'équipages, de fret ou de courrier, tels que les formalités relatives à la sûreté de l'aviation, à l'entrée, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, aux douanes, à la santé et aux mesures de quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, au fret et au courrier transportés par les aéronefs des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.
3. Sur demande, chaque Partie contractante fournit à l'autre Partie contractante des copies des lois et règlements pertinents mentionnés dans le présent Article.
4. Les passagers, les bagages et le fret (en ce compris le courrier) en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones aéroportuaires réservées à cet égard sont soumis, tout au plus, à un contrôle simplifié, sauf pour ce qui a trait aux mesures de sûreté contre la menace d'intervention illicite, telle que la violence et la piraterie aérienne, ainsi qu'aux mesures occasionnelles de lutte contre le trafic de drogue illicite. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exempts des droits de douane, frais et autres taxes similaires.

## **ARTICLE 6**

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

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés en vertu des lois et règlements de la Partie contractante, y compris, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, les lois et règlements de l'Union européenne en vigueur, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus, sous réserve que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés en application de et en conformité avec des normes supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention de Chicago.
2. Le paragraphe 1 du présent Article s'applique également en ce qui concerne une compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg et dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne.
3. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

## ARTICLE 7

### Sécurité de l'aviation

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

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer auxdites normes minimales, et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. À défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4 (Refus, révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord pourra dès lors être appliqué.

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, au titre d'un accord de bail, au nom de la ou des compagnies aériennes d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dans le présent Article, « inspections au sol »), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié.

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

(a) à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention; ou

(b) au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention;

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

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

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

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe 2 ou 6 du présent Article est suspendue dès que la base de cette mesure cesse d'exister.

8. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante résultant des dispositions du présent Article s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de ladite compagnie aérienne.

## **ARTICLE 8**

### **Sûreté de l'aviation**

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

2. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991 et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifié(e) par les deux Parties contractantes.

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

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

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

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

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

conformément au présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions de cet Article en matière de sûreté.

## **ARTICLE 9**

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

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

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

a) provisions embarquées à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie contractante, et utilisées à bord d'un aéronef de l'autre Partie contractante dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

b) pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes à des fins d'entretien ou de réparation d'un aéronef utilisé dans le cadre de l'exploitation des services convenus par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante;

c) carburant et huiles lubrifiantes destinés à alimenter un aéronef exploité sur une route spécifiée par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces provisions sont vouées à être utilisées sur une fraction du voyage survolant le territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

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

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

## **ARTICLE 10**

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

1. Chaque Partie contractante offre aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux couverts par le présent Accord.
2. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie aérienne à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.
3. Aucune des Parties contractantes n'exige que les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante soumettent à son approbation des calendriers, des programmes de vol ou des plans d'opération, sauf sur une base non discriminatoire pour appliquer des conditions constantes comme le prévoit le paragraphe 2 du présent Article ou sauf autorisation spécifique dans le présent Accord. Si une Partie contractante requiert une telle soumission à des fins d'information, elle doit minimiser la charge administrative de telles exigences et procédures sur les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.
4. Aucune des Parties contractantes ne peut octroyer ou accorder des subventions ou aides publiques à sa ou ses compagnies désignées si lesdites subventions ou aides devaient avoir des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services aériens internationaux.
5. Par subventions ou aides publiques, il est entendu l'octroi d'aides non discriminatoires à une compagnie aérienne, directement ou indirectement, par l'État ou par un organisme public ou privé contrôlé par ledit État. Sans limitation, lesdites subventions et aides peuvent inclure la compensation des pertes d'exploitation ; la fourniture de capitaux, de subventions ou de prêts à conditions préférentielles ; l'octroi d'avantages financiers sous forme de la non-perception des bénéfices ou d'un non-recouvrement de créances ; la renonciation à une rémunération normale des ressources publiques engagées ; des exonérations fiscales ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès sur une base discriminatoire aux installations aéroportuaires, au carburant ou à d'autres installations raisonnables qui sont nécessaires à l'exploitation de services aériens.
6. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une compagnie aérienne pour des services assurés en vertu du présent Accord, elle exige que la compagnie aérienne mentionne clairement et séparément la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.

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

## **ARTICLE 11**

### **Tarifs**

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

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

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

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

## **ARTICLE 12**

### **Activités commerciales**

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité et en vertu des lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au recrutement, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leurs représentants et leur personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services aériens internationaux.
2. Chaque Partie contractante accorde aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre et de faire la publicité des services aériens internationaux et produits y afférents sur son territoire, que ce soit directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par les compagnies désignées, y compris le droit d'établir des agences, aussi bien en ligne que hors ligne.
3. Les compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, et toute personne est libre d'acheter de tels services dans la monnaie de cet État ou dans des devises librement convertibles d'autres pays conformément à la législation applicable aux changes en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

## **ARTICLE 13**

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

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

## **ARTICLE 14**

### **Accords de coopération**

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou à proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou sur n'importe quelle fraction de ces routes par le biais de différents accords de coopération, tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint ventures (fusions) ou le bail avec:
  - a) une ou plusieurs compagnies aériennes de cette même Partie contractante;
  - b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante;
  - c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;

2. à condition que toutes les compagnies aériennes parties à de tels accords
  - a) détiennent les droits de trafic sous-jacents et respectent les principes du présent Accord;
  - b) répondent aux exigences de sécurité et aux autres exigences normalement appliquées à de tels accords par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; et
  - c) fournissent aux consommateurs des informations correctes concernant de tels arrangements de réservation de capacité et de partage de code.
3. Chaque Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour l'exploitation des services aériens en vertu du présent Accord si lesdits aéronefs ne répondent pas aux dispositions de l'Article 7 (Sécurité de l'aviation) et de l'Article 8 (Sûreté de l'aviation) dudit Accord.
4. Les compagnies aériennes procédant à un partage de code doivent fournir aux autorités aéronautiques les documents non commerciaux pertinents pour les arrangements de partage de code ou de réservation de capacité prévus au moins trente (30) jours avant leur introduction, conformément aux règlements nationaux de chaque Partie contractante.

#### **ARTICLE 15**

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

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

**ARTICLE 16**  
**Transport intermodal**

Dans le cadre des services aériens internationaux, les compagnies désignées des deux Parties ont le droit d'utiliser tout transport de surface pour le fret et les passagers à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et par des prestataires indirects de services de fret. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

**ARTICLE 17**  
**Frais d'utilisation**

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. Lesdits frais sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement répartis entre les catégories d'utilisateurs.
3. Les frais d'utilisation imposés aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation sur l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ledit coût total peut inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement.
4. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

## **ARTICLE 18**

### **Statistiques**

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

## **ARTICLE 19**

### **Consultations**

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

## **ARTICLE 20**

### **Règlement des différends**

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, d'un tribunal composé de trois (3) arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chaque Partie contractante et le troisième étant désigné par les deux arbitres ainsi nommés.
3. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois (3) arbitres et constitué comme suit:

Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

4. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas. En pareil cas, le troisième arbitre est un

ressortissant d'un troisième État, agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu où se déroule l'arbitrage. Si le président se considère comme un ressortissant d'un État ne pouvant pas être qualifié de neutre dans le cadre du différend, le vice-président le plus ancien et à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède aux désignations. Le tribunal arbitral statue à la majorité.

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

6. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à toute décision prise en vertu du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à une compagnie aérienne en défaut.

7. Les frais du tribunal arbitral comprennent les frais et dépenses des arbitres et sont partagés équitablement entre les Parties contractantes. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'OACI en lien avec les procédures visées au paragraphe 4 du présent Article est considérée comme faisant partie intégrante des frais du tribunal arbitral.

## **ARTICLE 21**

### **Modifications**

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsque les deux Parties contractantes se sont notifiées, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des exigences nécessaires à l'entrée en vigueur en vertu de leurs procédures juridiques respectives.

## **ARTICLE 22**

### **Convention multilatérale**

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

## ARTICLE 23

### Résiliation

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

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

## ARTICLE 24

### Enregistrement

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

## ARTICLE 25

### Entrée en vigueur

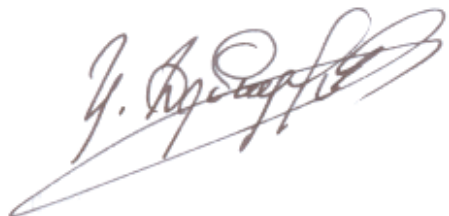
Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le mois durant lequel les deux Parties contractantes se sont notifiées, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des exigences nécessaires à l'entrée en vigueur en vertu de leurs procédures juridiques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

En foi de quoi, les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires à *Luxembourg* le *8 Décembre 2015* en langue arménienne, anglaise et française, tous les textes faisant également foi. En cas de divergences d'interprétation de dispositions de cet Accord, le texte anglais fait foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA

RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE



POUR LE GOUVERNEMENT DU GRAND-

DUCHÉ DE LUXEMBOURG



## ANNEXE

### Tableau des routes

Tableau I

Routes à exploiter par les compagnies désignées du Luxembourg:

| Points d'origine:    | Points intermédiaires: | Points de destination: | Points au-delà: |
|----------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Points au Luxembourg | Tout point             | Points en Arménie      | Tout point      |

et vice versa.

Tableau II

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

| Points d'origine: | Points intermédiaires: | Points de destination: | Points au-delà: |
|-------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Points en Arménie | Tout point             | Points au Luxembourg   | Tout point      |

et vice versa.

### Remarques:

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

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