



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7476

Projet de loi portant approbation

1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;

2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;

3° de l'"Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services", fait à New York, le 25 septembre 2018 ;

4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

Date de dépôt : 16-09-2019

Date de l'avis du Conseil d'État : 12-02-2020

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
26-11-2020	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-09-2019	Déposé	7476/00	<u>6</u>
12-02-2020	Avis du Conseil d'État (11.2.2020)	7476/01	<u>63</u>
13-02-2020	Avis de la Chambre de Commerce (16.10.2019)	7476/02	<u>68</u>
28-09-2020	Rapport de commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile Rapporteur(s) : Monsieur Mars Di Bartolomeo	7476/03	<u>71</u>
15-10-2020	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°4 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7476	<u>80</u>
27-10-2020	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (27-10-2020) Evacué par dispense du second vote (27-10-2020)	7476/04	<u>82</u>
28-09-2020	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile Procès verbal ( 46 ) de la reunion du 28 septembre 2020	46	<u>85</u>
24-11-2020	Publié au Mémorial A n°926 en page 1	7476	<u>91</u>

# Résumé

N° 7476

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2019-2020

---

### PROJET DE LOI

#### portant approbation

**1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;**

**2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;**

**3° de l'"Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services", fait à New York, le 25 septembre 2018 ;**

**4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018**

#### RESUME

Le présent projet de loi porte approbation des quatre accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Burkina Faso, l'Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil en 2018. Les accords ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Les accords aériens sous rubrique sont tous identiques dans une large mesure quant au fond, s'inspirant d'un modèle d'accord-type de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile) en la matière. Ils diffèrent au point de vue rédactionnel pour répondre aux souhaits particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans les accords 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.-à-d. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la désignation des compagnies aériennes respectives : les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national ;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité 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 entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

Les accords sous objet prévoient en outre des dispositions relatives aux possibilités d'amendement ou de dénonciation à la demande d'une partie contractante, la production de statistiques sur le trafic aérien, la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires et la procédure d'entrée en vigueur. Tous les accords comportent une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire des autres parties contractantes, 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.

7476/00

**N° 7476****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services“, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

\* \* \*

*(Dépôt: le 16.9.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.9.2019).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	3
4) Fiche d'évaluation d'impact.....	5
5) Fiche financière .....	8
6) Texte des accords .....	8

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons

*Article unique.* Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l' " *Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services* ", fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018.

Palais de Luxembourg, le 9 septembre 2019

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018.

**Art. 2.** Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018.

**Art. 3.** Est approuvé l' " *Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services* ", fait à New York, le 25 septembre 2018.

**Art. 4.** Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018.

\*



## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation des quatre accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Burkina Faso, l'Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil en 2018.

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

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

L'Union européenne a négocié un certain nombre d'accords horizontaux avec des pays tiers, notamment avec le Maroc, entré en vigueur le 19 mars 2018. Force est de constater que certains accords négociés entre l'UE et des parties tierces ne couvrent pas tous les services aériens nécessaires, et le Luxembourg se voit contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus largement les besoins de ses compagnies aériennes. Par exemple, le Luxembourg a négocié ou entend négocier avec quasiment tous les pays de l'UEMOA (Union économique et monétaire ouest africaine, à laquelle appartiennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo) des accords bilatéraux qui devraient mieux correspondre aux besoins des opérateurs aériens.

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

Quant au fond, les accords sont tous identiques dans une large mesure, tandis que du point de vue rédactionnel certains articles ont une présentation quelque peu différente d'un accord à l'autre pour répondre aux souhaits particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans les accords 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.-à-d. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la désignation des compagnies aériennes respectives : les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national ;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité 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 entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

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

Tous les accords comportent une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire des autres parties contractantes, 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.

\*

## **CONSIDERATIONS PARTICULIERES**

### **Brésil**

L'accord entre le Luxembourg et le Brésil, signé à Brasilia le 22 novembre 2018, permet d'établir des services aériens entre les deux territoires respectifs et au-delà. La forte croissance et les progrès sociaux considérables des deux dernières décennies ont fait du Brésil, un pays du bloc « BRICS » et membre du Mercosur, un brillant exemple de croissance. Le Brésil est un acteur majeur du commerce international et représente l'un des plus grands marchés de consommation au monde. Par ailleurs, le Brésil se classe en 29<sup>e</sup> position des partenaires d'importation du Luxembourg et constitue le 2<sup>e</sup> pays partenaire parmi les BRICS, derrière la Chine. Après l'ouverture de la première Ambassade luxembourgeoise résidente en Amérique du Sud, à Brasilia, début 2018, la signature de cet accord est un signal fort pour le développement des relations bilatérales entre le Luxembourg et le Brésil.

### **Burkina Faso**

Le présent accord entre le Luxembourg et le Burkina Faso relatif au transport aérien, signé à Luxembourg le 4 mai 2018, s'inscrit dans la stratégie du Luxembourg de renforcer et de dynamiser davantage les relations économiques du Luxembourg avec les 7 pays partenaires dans le cadre de l'accord général de coopération (le Burkina Faso, le Cabo Verde, le Laos, le Mali, le Nicaragua, le Niger et le Sénégal). En effet, les deux pays entretiennent des relations privilégiées dues au fait que le Burkina Faso fait partie des pays partenaires de la coopération luxembourgeoise au développement. La coopération entre les deux pays est encadrée par un Programme Indicatif de Coopération (PIC) depuis 2003.

### **Sri Lanka**

L'accord entre le Luxembourg et le Sri Lanka concernant les services aériens, signé en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 25 septembre 2018 vise à relier davantage le Luxembourg à ce pays dynamique d'Asie du Sud, en approfondissant les relations commerciales entre les deux pays. Stratégiquement situé au carrefour des principales routes aériennes et maritimes vers l'Asie du Sud, l'Extrême-Orient et les continents d'Europe et d'Amérique, le pays présente d'intéressantes opportunités pour les services de fret aérien.

## Uruguay

L'accord entre le Luxembourg et l'Uruguay, signé en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 24 septembre 2018, a pour but de développer davantage les relations économiques bilatérales. Tout comme le Luxembourg, qui se présente comme un hub logistique et une porte d'accès pour l'Europe, l'Uruguay a pour ambition de se positionner comme porte d'accès vers l'Amérique du Sud. L'accord étant très libéral, il présente d'intéressantes opportunités pour desservir le marché d'Amérique du Sud, notamment dans le domaine des services de fret aérien.

\*

### FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi portant approbation</b> 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ; 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ; 3° de l' "Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services", fait à New York, le 25 septembre 2018 ; 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018
<b>Auteur :</b>	Annabelle Dullin
<b>Tél. :</b>	247-88350
<b>Courriel :</b>	annabelle.dullin@mae.etat.lu
<b>Objectif(s) du projet :</b>	Le présent projet de loi se propose d'approuver quatre accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Burkina Faso, l'Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil, dans le cadre de la procédure de ratification desdits accords par la Chambre des députés.
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
<b>Date :</b>	9 juillet 2019

#### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non <sup>1</sup>  
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Cargolux  
 Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
- |                                       |   |                              |
|---------------------------------------|---|------------------------------|
| – Entreprises/Professions libérales : | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Citoyens :                          | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Administrations :                   | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |

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

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

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

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

<sup>4</sup> 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. ...).

11. 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 :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

### Egalité des chances

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

### Directive « services »

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

\*

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

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

## FICHE FINANCIERE

concernant les coûts engendrés par le projet de loi  
(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,  
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat).

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

\*

## TEXTE DES ACCORDS

### ACCORD

**relatif au transport aérien entre le Grand-Duché  
de Luxembourg et le Burkina Faso**

#### TABLE DES MATIERES

Préambule
Article 1 <sup>er</sup> : Définitions
Article 2 : Octroi des droits
Article 3 : Désignation et autorisation
Article 4 : Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation
Article 5 : Application des lois et règlements
Article 6 : Reconnaissance mutuelle des certificats et licences
Article 7 : Sécurité de l'aviation
Article 8 : Sûreté de l'aviation
Article 9 : Droits de douane et autres frais
Article 10 : Principe régissant l'exploitation des services et capacité
Article 11 : Tarifs
Article 12 : Représentation des compagnies aériennes
Article 13 : Opportunités commerciales et transfert de fonds
Article 14: Accord de coopération
Article 15 : Transport de fret intermodal
Article 16 : Redevance d'usage
Article 17 : Soumission des programmes de vols
Article 18 : Données 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
Annexe

#### Préambule

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Burkina Faso ci-après  
dénommés les Parties contractantes ;

*Etant Parties* 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 terri-  
toires respectifs ;

*Désireux* d'assurer le degré le plus haut de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

SONT CONVENUS ce qui suit :

*Article 1 :*

**Définitions**

Pour l'application du présent accord et de ses annexes sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- a) **«Autorités aéronautiques»** : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre responsable de l'aviation civile et en ce qui concerne le Burkina Faso, le ministre chargé de l'aviation civile ou dans les deux cas toute personne ou structure habilitée à exercer les fonctions assignées aux dites Autorités ;
- b) **«Accord»** : le présent accord et ses annexes et toute modification ou tout amendement qui peut leur être apportés;
- c) **«Services Aériens», «Service aérien international», «Compagnie aérienne» et «Escale non commerciale»** : ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données à l'article 96 de la Convention ;
- d) **«Capacité»**
  - en relation avec un aéronef, la charge payante disponible de cet aéronef sur une route ou une Partie de la route ;
  - en relation avec un service spécifique, la capacité de l'aéronef utilisé pour tel service multiplié par le nombre de fréquence exercé par ledit aéronef au-delà de la période définie sur une route ou une Partie de la route ;
- e) **«Convention»** : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties ;
- f) **«Compagnies aériennes désignées»** : toutes compagnies aériennes qui ont été désignées ou autorisées conformément à l'article 3 de cet accord ;
- g) **«Routes spécifiées»** : les routes déterminées ou à déterminer à l'annexe de cet accord ;
- h) **«Equipement de bord», «Equipement au sol», «Provision de bord», «Pièces de rechange»** ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 ;
- i) **«Tarifs»** : les prix à payer pour le transport des passagers et du fret et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent ainsi que les prix et conditions pour les services d'agences et autres services auxiliaires à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives au transport du courrier ;
- j) **«Territoire»** : à la même signification que celle de l'article 2 de la Convention ;
- k) **«Trafic»** : passagers, bagages, cargo, fret et courrier ;
- l) **«Redevances d'usage»** : redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installation de navigation aérienne par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs cargaisons ;
- m) **«Rupture de charge»** : signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré sur une section de la route par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section ;
- n) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union européenne ;
- o) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Burkina Faso s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest.

*Article 2 :***Octroi des droits**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées en Annexe I du présent accord par les compagnies désignées par l'autre Partie contractante :

- a) le droit de survoler sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
- c) le droit d'embarquer et de débarquer sur lesdits territoires aux points situés sur les routes spécifiées en Annexe I du présent accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier de façon séparée ou combinée à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ;
- d) les droits précisés par ailleurs dans le présent accord.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est considérée comme conférant à compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante, le droit d'embarquer contre rémunération ou frais de location, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

*Article 3 :***Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique 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.

2. Dès réception de cette désignation et en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou les compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus. Les autorisations ne sont autorisées que si :

- a) en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, la compagnie aérienne :
  - i) est établie sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne (UE) et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou
  - ii) est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union européenne (UE) responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'Autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; ou
  - iii) est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou est effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - iv) se conforme aux lois ou règlements du Burkina Faso ; et
  - v) exploite les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
- b) en ce qui concerne le Burkina Faso, la compagnie aérienne :
  - i) est établie sur son territoire et autorisée selon la réglementation en vigueur au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et possède un agrément de transporteur aérien valable conformément à la législation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ; ou
  - ii) est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes pertinentes, en particulier les annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago et que l'Autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; et
  - iii) est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou est effectivement contrôlée par des « États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et/ou par des ressortissants des États membres de l'UEMOA » ; et



- iv) se conforme aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; et
- v) exploite les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.

3. Dès réception des autorisations, la compagnie aérienne désignée peut, à tout moment, commencer à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition qu'elle respecte les dispositions du présent accord, en particulier, celles relatives à la fixation des tarifs tel que stipulé à l'article 11.

*Article 4 :*

***Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation***

1. Chaque Partie contractante peut refuser, révoquer ou suspendre ou assortir de conditions les autorisations visées à l'article 3 du présent accord lorsque la compagnie aérienne désignée :

- a) en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg :
  - i) n'est pas établie sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne (UE) et ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou
  - ii) n'est pas soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union européenne (UE) responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
  - iii) 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 de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (iv) ne se conforme pas aux lois ou règlements du Burkina Faso ; ou
  - (v) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
- b) en ce qui concerne le Burkina Faso :
  - i) n'est pas établie sur son territoire selon la réglementation en vigueur au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et ne possède pas d'agrément de transporteur aérien valable conformément à la législation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ; ou
  - ii) n'est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne et que l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
  - iii) n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des « États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et/ou par des ressortissants des États membres de l'UEMOA » ; ou
  - iv) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - v) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.

2. A moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'article 19 du présent accord.

*Article 5 :*

***Application des lois et règlements***

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de

ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine sont respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, bagages, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douanes, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires.

4. Les passagers, les bagages, et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard, doivent être soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

*Article 6 :*

***Reconnaissance mutuelle des certificats et licences***

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes convenues, à condition que ces licences ou ces certificats aient été délivrés ou validés conformément aux normes minimales standards égales ou supérieures à celles de la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître valables aux fins de vols réalisés au-dessus de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou tout autre pays.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats visés au paragraphe 1, délivrés, par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention et laquelle différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique concernée. L'absence d'accord satisfaisant constituera un motif d'application de l'article 4 (Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) du présent accord.

*Article 7 :*

***Sécurité de l'aviation***

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 ci-dessus, 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 à ces normes minimales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. A défaut, de prendre les mesures appropriées dans un le délai convenu, l'article 4 (Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) pourra dès lors s'appliquer.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour les 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 (qualifié dans le présent article « inspection au sol »), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agira d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord ou autour de l'aéronef. Toutefois conformément aux obligations visées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à 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 en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:

- (a) de graves préoccupations quant 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 ;
- (b) de graves préoccupations quant 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 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 la compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par un représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus 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 compagnie aérienne désignée 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'un refus d'accès en vue d'une inspection ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

#### *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 l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. 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 suppression des actes illicite de violences 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 01 mars 1991 et toute autre convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les Parties contractantes sont Parties.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile et notamment pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils ou 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.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire respectif, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes.

En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates, avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe (2) de l'article 19 (Consultations) et de l'article 21 (Modification) du présent accord.

4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. 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 et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.

5. 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 aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.

6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

#### *Article 9 :*

##### ***Droits de douane et autres frais***

1. Chaque Partie contractante exonère, sur une base de réciprocité, les aéronefs employés en service international par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante ainsi que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinées à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés pour l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des compagnies aériennes et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies, de tous droits ou taxes exigibles conformément aux dispositions de l'article 24 de la Convention.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent au paragraphe 1 du présent article, lorsqu'ils sont :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils n'y soient aliénés ;

- b) conservés à bord des aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes à leur arrivée ou jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante ;
  - c) embarqués à bord d'aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération et destinés à être partiellement ou totalement utilisés ou consommés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, sous réserve qu'ils n'y soient aliénés ;
3. L'équipement habituel des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation 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.
4. Les bagages et fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

*Article 10 :*

***Principes régissant l'exploitation des services et capacité***

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent accord.
2. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus par le présent accord, conformément aux principes régissant la Convention de Chicago.
3. Les services agréés fournis par les compagnies aériennes désignées par une Partie contractante doivent répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et auront comme objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et prévisionnels des passagers et fret incluant le courrier entre les territoires des deux Parties contractantes.
4. Pour l'exploitation des services agréés, la capacité totale et les fréquences qui seront offertes sur les services convenus seront préalablement déterminés, de commun accord, par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes avant le début de l'exploitation. Lesdites capacités et fréquences des services préalablement déterminés peuvent être revues et révisées périodiquement par les lesdites Autorités.

*Article 11 :*

***Tarifs***

1. Les tarifs à appliquer par la ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante pour des services aériens internationaux opérés à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, doivent être établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que les tarifs pratiqués sur le même parcours par d'autres entreprises de transport aérien.
2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent dans la mesure du possible, faire l'objet de consultations entre les entreprises désignées par chaque Partie contractante.
3. L'intervention des Parties contractantes doit se limiter à :
- a) prévenir les tarifs ou pratiques discriminatoires ;

- b) protéger les consommateurs contre des tarifs très élevés ou restrictifs sans motif raisonnable, du fait d'un abus de position dominante ; et
  - c) protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un appui des autorités publiques, à titre directe ou indirect.
4. Les compagnies aériennes désignées par une Partie ne sont pas tenues de soumettre les tarifs visés au paragraphe 1 pour approbation à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.
5. Aucune des Parties ne doit permettre à sa compagnie aérienne désignée, de fixer des tarifs, soit seul ou conjointement avec une ou plusieurs compagnies, pour abuser d'une position dominante de nature à affecter sérieusement un concurrent pouvant être une compagnie aérienne d'une Partie contractante ou de l'exclure d'une route.
6. Les Parties contractantes conviennent que les pratiques suivantes, en relation avec la fixation des prix, de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme pratiques déloyales méritant un examen approfondi :
- a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ;
  - b) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ;
  - c) les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices ;
  - d) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.
7. L'Autorité aéronautique d'une Partie contractante peut demander des consultations, au cas où elle ne serait pas satisfaite des tarifs appliqués ou proposés par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, si cela est également demandé par l'autre Partie contractante. Dans tous les cas, aucune Autorité aéronautique ne doit prendre une décision unilatérale pour empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien des tarifs de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante.
8. Nonobstant ce qui précède, la compagnie aérienne d'une Partie contractante fournira, sur demande de l'Autorité aéronautique d'une Partie contractante, les informations relatives à la fixation des prix dans les formats spécifiés par ladite Autorité aéronautique.
9. Aucune des Parties contractantes ne doit imposer aux compagnies aériennes désignées d'une autre Partie contractante un droit de préférence ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent accord.

*Article 12 :*

***Représentation des compagnies aériennes***

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et ce conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité, avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 13 :****Opportunités commerciales et transfert de fonds***

1. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans toutes devises convertibles et/ou en devises locales.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagnées par ladite compagnie aérienne sur le territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

3. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de réciprocité, aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie contractante de l'exploitation de services de transport aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition n'est pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

*Article 14 :****Accords de coopération***

La ou les compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section 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 venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;

à condition que ces compagnies aériennes détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés, et que le client soit informé au lieu d'achat de son billet, de la compagnie aérienne qui effectuera chaque trajet du vol.

*Article 15 :****Transport de fret intermodal***

1. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, à accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports et conformément à la réglementation nationale en vigueur.

2. 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 des prestataires indirects de services de fret aérien. 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 expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

*Article 16 :****Redevances d'usage***

1. Les aéroports, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie contractante sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne soient pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.
2. L'établissement et la perception des redevances et taxes imposées aux aéronefs d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante pour l'utilisation de l'aéroport, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes doivent être justes et équitables. De telles redevances d'usage ne seront pas imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractantes à des conditions moins favorables que celles accordées aux autres compagnies aériennes qui exploitent les services similaires.
3. Chaque Partie contractante doit encourager les consultations entre ses autorités compétentes et les compagnies utilisant les services et les installations, si possible, par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces compagnies. Les usagers doivent être informés, au préalable, de toutes modifications des redevances d'usage, pour permettre à ceux-ci d'exprimer leurs points de vue avant que des changements ne soient apportés.

*Article 17 :****Approbation des programmes de vols***

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante soumet pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le programme de vols de chaque période (Été, Hiver) qu'elle envisage, au moins trente (30) jours, avant l'exploitation des services convenus.
2. Pour les vols supplémentaires que la compagnie désignée d'une Partie souhaite assurer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés, cette compagnie demandera l'autorisation préalable des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes seront soumises conformément aux lois et règlements nationaux de la Partie contractante. Les mêmes procédures doivent être appliquées pour toute modification de ce programme.

*Article 18 :****Données statistiques***

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des données statistiques jugées raisonnablement nécessaires pour apprécier la capacité offerte sur les services convenus exploités par la ou les compagnies désignées par la première Partie contractante. Ces données statistiques doivent inclure toutes les informations requises pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

*Article 19 :****Consultations***

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent accord et de ses annexes, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance. Ces consultations commenceront dans un délai



de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes conviennent autrement.

*Article 20 :*

***Règlement des différends***

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes et relatif à l'interprétation ou l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforceront 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 de toute personne ou organisme.

3. Au cas où les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut, conformément aux lois et règlements, soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres.

Chaque Partie contractante nomme un arbitre et le troisième est désigné par les deux arbitres ainsi nommés.

4. 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 d'une notification, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours à compter de la date de nomination des deux arbitres.

5. Si l'une des Parties contractantes ne parvient pas 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'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du présent article.

*Article 21 :*

***Modification de l'accord***

1. 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 entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les Autorités aéronautiques.

*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***

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier 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'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans un tel cas, l'accord prendra 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. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la date de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 24 :*

***Enregistrement***

Le présent accord et tout amendement y afférant doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 25 :*

***Entree en vigueur***

Le présent accord entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification, par échange de note diplomatique entre les Parties contractantes, confirmant l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT à Luxembourg, le 4 mai 2018 en double exemplaire en langue française.

*Pour le Gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg*  
Romain SCHNEIDER  
*Ministre de la Coopération et de  
l'Action humanitaire*

*Pour le Gouvernement  
du Burkina Faso*  
Jacqueline ZABA/NIKIEMA  
*Ambassadeur du Burkina Faso  
au Grand-Duché de Luxembourg*

\*

## ANNEXE

**Tableau des routes**

1. Les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg seront autorisées à exploiter les services aériens dans les directions suivantes:

<i>Au départ du Luxembourg</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Luxembourg		Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	

2. Les compagnies aériennes désignées par le Burkina Faso seront autorisées à exploiter les services aériens dans les directions suivantes:

<i>Au départ du Burkina Faso</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Ouagadougou et Bobo-Dioulasso		Luxembourg	

*Notes:*

- (\*) Les points intermédiaires et au-delà seront déterminés ultérieurement par les Autorités aéronautiques des deux Parties.
- (\*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par les compagnies aériennes désignées sur un ou tout vol à leur discrétion, à condition que les services sur ces routes débutent et s'achèvent sur le territoire de la Partie désignatrice de la compagnie.

\*

**ACCORD****entre le Grand-Duché de Luxembourg  
et la République orientale de l'Uruguay****Préambule**

Le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes ;

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

*Désireux* de contribuer à l'avancement de l'aviation internationale ;

*Désireux* de garantir le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

*Désireux* de conclure un Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay en vue d'établir des Services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Article 1***Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord :
- a. l'expression « Autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République

- orientale de l'Uruguay, la Direction nationale de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités ;
- b. les « Services convenus » et la « Route spécifiée » désignent respectivement : les Services aériens internationaux en application du présent Accord et la route spécifiée dans l'Annexe du présent Accord ;
  - c. « l'Accord » désigne : le présent Accord, son Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement y relatif ;
  - d. les termes « Service aérien », « Service aérien international » et « Compagnie aérienne » ont le sens qui leur est respectivement attribué dans l'Article 96 de la Convention ;
  - e. le terme « Changement d'aéronef » désigne : l'exploitation de l'un des Services convenus par une Compagnie désignée d'une façon telle qu'un ou plusieurs secteurs de la Route spécifiée sont empruntés par différents aéronefs ;
  - f. le terme « Convention » désigne : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement 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 ;
  - g. le terme « Compagnie désignée » désigne : une Compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;
  - h. le terme « Provisions de bord » désigne : les articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les fournitures hors taxe ;
  - i. le terme « sous douane » désigne : les Provisions temporairement sous la garde des autorités douanières ;
  - j. le terme « Prix » désigne : tout montant, à l'exception des impôts prélevés par le Gouvernement, appliqué ou devant être appliqué par la Compagnie aérienne, directement ou par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne ou entité pour le transport de passagers (et leurs bagages) et de fret (à l'exception du courrier), y compris :
    - I. les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un prix ; et
    - II. les frais et conditions appliqués pour tout service auxiliaire à un tel transport et proposé par la Compagnie aérienne ;
  - k. le terme « Territoire » en lien avec l'une des deux Parties contractantes s'entend des régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante ;
  - l. le terme « Frais d'utilisation » désigne : les frais facturés aux Compagnies aériennes pour les installations ou services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ;
  - m. le terme « Capacité » désigne : la combinaison de la fréquence hebdomadaire, de la configuration et du type d'aéronef utilisé sur la route proposée au public par la ou les Compagnies désignées.

## *Article 2*

### ***Octroi des droits***

Sauf disposition contraire prévue dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

- a. le droit de survoler son Territoire sans atterrir ;
- b. le droit de faire des escales sur son Territoire à des fins non commerciales ; et
- c. lors de l'exploitation d'un Service convenu sur une Route spécifiée, le droit de faire des escales sur son Territoire, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier séparément ou dans n'importe quelle combinaison ;
- d. le droit de faire valoir ses droits de trafic commercial en vertu de la cinquième (5e) à la neuvième (9e) liberté inclusivement.

*Article 3****Désignation et autorisation***

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs Compagnies aériennes pour exploiter des Services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe, et de remplacer une autre Compagnie aérienne par une Compagnie aérienne précédemment désignée.
2. Dès réception d'une telle notification, chaque Partie contractante accorde, sans délai, à la ou aux Compagnies aériennes ainsi désignées par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation appropriées en vertu des dispositions du présent Article, sauf si elle n'est pas assurée que :
3. Le Gouvernement désignant la Compagnie aérienne maintient ou applique les normes visées à l'Article 15 (Sécurité) et à l'Article 16 (Sûreté de l'aviation) ;
4. La Compagnie désignée est qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement applicables à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante selon la ou les applications.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent Article, la ou les Compagnies désignées peuvent commencer, à tout moment, à exploiter les Services convenus, en totalité ou en partie, à condition que lesdites compagnies respectent les dispositions du présent Accord.

*Article 4****Révocation et limitation de l'autorisation***

1. Les autorités aéronautiques de la République orientale de l'Uruguay ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
  - (a) la Compagnie aérienne n'est pas établie sur le Territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation de la Communauté européenne ; ou
  - (b) l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un 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 et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République orientale de l'Uruguay ; 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 l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une Compagnie aérienne désignée par la République orientale de l'Uruguay, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
  - (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le Territoire de la République orientale de l'Uruguay et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République orientale de l'Uruguay ; ou  
les autorités de la République orientale de l'Uruguay n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la Compagnie aérienne ; ou

- (b) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République orientale de l'Uruguay ; ou
  - (c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - (d) 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 visés ci-dessus, les droits établis au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

#### *Article 5*

##### **Prix**

1. Les prix appliqués pour les services aériens internationaux exploités conformément au présent Accord ne sont pas soumis à l'approbation de l'une des deux Parties contractantes et ne doivent pas être déposés par lesdites Parties contractantes, sauf à des fins purement informatives et pour la durée légale requise.

Les interventions des Parties contractantes se limitent à :

- i) la prévention des prix dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui est susceptible de ou destiné à avoir pour effet de causer un préjudice à un concurrent ou de l'exclure d'une route ;
  - ii) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ;
  - iii) la protection des compagnies désignées contre les prix artificiellement bas.
2. Les Parties contractantes ne doivent prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix qu'une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer (a) pour des services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes ou (b) pour des Services aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie contractante ou de tout autre pays.
3. Si une Partie contractante estime qu'un prix qu'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour des services aériens internationaux est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 2 du présent Article, elle peut demander des consultations en vertu de l'Article 18 (Consultations) du présent Accord et doit notifier l'autre Partie contractante des motifs de son mécontentement dès que possible. Lesdites consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande, et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le nouveau prix n'entre pas ou ne demeure pas en vigueur.

#### *Article 6*

##### **Activités commerciales**

1. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit :
- a. d'établir des bureaux sur le Territoire de l'autre Partie contractante aux fins de promotion et de vente de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires (y compris le droit de vendre et d'émettre des tickets et/ou des connaissements aériens en son propre nom et au nom de toute autre Compagnie aérienne) et d'autres installations requises pour l'exécution des services de transport aérien ;

- b. de procéder à la vente de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires, sur le Territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents et/ou d'autres Compagnies aériennes ;
  - c. de vendre de tels services de transport, ainsi que des services auxiliaires ou supplémentaires, et toute personne est libre de les acheter dans toute monnaie.
2. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante son personnel de direction, d'exploitation, commercial et technique nécessaire pour assurer les services de transport aérien, ainsi que les services auxiliaires ou supplémentaires.
3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la Compagnie désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou Compagnie aérienne opérant sur le Territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le Territoire de ladite Partie contractante.
4. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, chaque Compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») et, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque lesdits règlements et lois limitent ou entravent les services d'auto-assistance, chaque compagnie désignée est traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.
5. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord, chaque compagnie désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords commerciaux ou de marketing coopératif, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec :
- a) la ou les Compagnies désignées de la même Partie contractante ;
  - b) la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de code domestique ;
  - c) la ou les Compagnies désignées d'un pays tiers à condition que :
    - (i) la ou les Compagnies aériennes exploitantes impliquées dans lesdits accords de marketing coopératif détiennent les droits de trafic sous-jacents, y compris les droits relatifs aux routes et à la Capacité, et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
    - (ii) toutes les Compagnies marketing impliquées dans lesdits accords de coopération détiennent les droits sous-jacents relatifs aux routes et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
    - (iii) tous les tickets vendus par la compagnie aérienne sur son point de vente spécifient clairement à l'acheteur la compagnie aérienne qui desservira effectivement chaque secteur de la route et avec quelle(s) compagnie(s) aérienne(s) l'acheteur conclura une relation contractuelle.
- Lorsqu'une compagnie désignée assure les services convenus dans le cadre d'accords de partage de code en tant que compagnie aérienne exploitante, la capacité totale exploitée est prise en compte au titre de la Capacité de la Partie contractante désignant ladite Compagnie aérienne exploitante. La Capacité proposée par la Compagnie marketing dans le cadre de services de partage de code assurés par d'autres compagnies aériennes n'est pas prise en compte au titre de la Capacité de la Partie contractante désignant ladite Compagnie aérienne.
6. Chaque compagnie désignée peut utiliser tout transport de surface pour le transport aérien international de passagers et de fret. Les activités susmentionnées sont effectuées conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

*Article 7****Changement d'aéronef***

1. Sur un ou plusieurs segments des Routes spécifiées, une Compagnie désignée peut assurer des services aériens internationaux sans limite de changement en un point quelconque le long de la Route spécifiée en termes de type ou de nombre d'aéronefs exploités, à condition que, dans la direction sortante, le transport au-delà dudit point soit dans la continuité du transport en provenance du Territoire de la Partie contractante qui a désigné la Compagnie aérienne et que, dans la direction entrante, le transport à destination du Territoire de la Partie contractante qui a désigné la Compagnie aérienne soit en continuité du transport en provenance dudit point.
2. Aux fins des opérations de Changement d'aéronef, une Compagnie aérienne désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement en location. Elle peut également collaborer avec d'autres Compagnies aériennes dans le cadre d'accords commerciaux et/ou de marketing coopératif.
3. Une Compagnie désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à ses opérations de Changement d'aéronef.

*Article 8****Concurrence loyale***

1. Chaque Partie contractante offre à chaque Compagnie désignée 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 prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante.
3. Chaque Partie contractante autorise chaque Compagnie désignée 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 la ou les Compagnies désignées 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.
4. Aucune des Parties contractantes n'impose à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques, telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la Capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

*Article 9****Taxes, droits de douane et frais***

1. Les aéronefs exploités pour des Services aériens internationaux par la ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, le carburant et les huiles lubrifiantes, les Provisions de bord ainsi que les supports promotionnels conservés à bord d'un tel aéronef sont, sur la base de la réciprocité, exemptés de tous les droits de douane, des frais d'inspection et autres droits et frais nationaux ou locaux similaires à l'arrivée sur le Territoire de la Partie contractante, à condition que ledit équipement et lesdites provisions soient conservés à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.



2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, le carburant, les huiles lubrifiantes et les Provisions de bord introduits sur le Territoire de l'une des Parties contractantes par ou au nom d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante, ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite Compagnie désignée et uniquement destinés à être utilisés à bord dudit aéronef dans l'exploitation des Services aériens internationaux, aucun droit ni frais, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le Territoire de la première Partie contractante, ne saurait être appliqué, même lorsque ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage survolant le Territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

Les articles susmentionnés peuvent devoir être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières. Les dispositions du présent paragraphe ne sauraient être interprétées de façon qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser les droits de douane qui ont déjà été prélevés sur les biens susmentionnés.

3. L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange, le carburant, les huiles lubrifiantes et les Provisions de bord stockés à bord de l'aéronef de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le Territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite Partie contractante. Cette dernière peut exiger que ces articles soient placés sous sa supervision jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages, le fret et le courrier en transit sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

5. Les exemptions au titre du présent Article sont également disponibles dans des situations dans lesquelles une ou plusieurs Compagnies désignées de l'une des Parties contractantes a convenu des arrangements avec une autre Compagnie aérienne, qui bénéficie également de telles exemptions accordées par l'autre Partie contractante, pour la location ou le transfert sur le Territoire de l'autre Partie contractante des biens spécifiés dans les paragraphes 1, 2 et 3 du présent Article.

#### *Article 10*

##### ***Frais d'utilisation***

1. Les Frais d'utilisation pouvant être imposés ou contrôlés par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante à la ou aux Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement répartis entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, lesdits Frais d'utilisation ne peuvent être imposés aux Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre Compagnie aérienne au moment de leur imposition.

2. Les Frais d'utilisation imposés à la ou 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. Les installations et services qui font l'objet de ces frais sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son Territoire et la ou les Compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et la ou les Compagnies aériennes à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des frais conformément aux principes énoncés aux paragraphes (1) et (2) du présent Article.

Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre desdites modifications.

4. Aucune Partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent Article, sauf si : (i) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique

qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante; ou si (ii) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent Article.

#### *Article 11*

##### ***Double imposition***

1. Les profits découlant de l'exploitation d'aéronefs dans le cadre du trafic international sont uniquement imposables dans l'État dans lequel se trouve le centre de gestion principal de la Compagnie désignée.
2. Les gains découlant de l'aliénation d'aéronefs exploités dans le cadre du trafic international ou les biens mobiliers affectés à l'exploitation desdits aéronefs sont uniquement imposables dans l'État dans lequel se trouve le centre de gestion principal de la Compagnie désignée.
3. Les dispositions du présent Article s'appliquent également aux revenus et profits découlant de la participation à un pool, une exploitation en commun, un accord de marketing coopératif ou un organisme international d'exploitation.
4. Les dispositions du présent Article s'appliquent également aux taxes prélevées sur la base des recettes brutes pour le transport de passagers et de fret dans le trafic international.
5. La rémunération perçue par un résident d'un État contractant pour un emploi exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité dans le cadre du trafic international est uniquement imposable dans ledit État.
6. S'il existe un accord entre les Parties contractantes en vue d'éviter la double imposition et d'empêcher l'évasion fiscale des revenus (ci-après: « accord fiscal ») dans lequel le transport aérien est évoqué et si ledit accord envisage des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 5 du présent Article, les dispositions de l'accord fiscal prévalent.

#### *Article 12*

##### ***Transfert de fonds***

1. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont en droit de transférer, du Territoire de vente vers leur Territoire domestique, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé dans le Territoire de vente. De tels transferts nets incluent les revenus des ventes, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires, et l'intérêt commercial normal découlant de tels revenus en dépôt en l'attente de leur transfert.
2. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante reçoivent l'approbation d'un tel transfert dans les trente (30) jours tout au plus après leur demande, dans la devise de leur choix, au taux de change officiel pour la conversion de la devise locale à la date de vente.
3. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont en droit d'effectuer le transfert réel à réception de ladite approbation.

#### *Article 13*

##### ***Application des lois, règlements et procédures***

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son Territoire, ou à la sortie de son Territoire d'aéronefs assurant des Services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée sur, à la sortie du ou pendant le séjour sur ledit Territoire.

2. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes relatifs à l'immigration, aux passeports ou autres documents de voyage approuvés, à l'entrée, au congé, aux douanes et à la quarantaine sont respectés par les équipages ou passagers et/ou au nom du fret et du courrier transportés par l'aéronef de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante lors de l'entrée sur le Territoire de ladite Partie contractante, et ce, jusqu'à leur sortie dudit Territoire.
3. Les passagers et bagages, ainsi que le fret et le courrier en transit 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 violence et la piraterie aérienne.
4. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier toute autre Compagnie aérienne au détriment de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante en application des lois en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires. Il en va de même pour l'utilisation des Aéroports, couloirs aériens et services de trafic aérien, ainsi que des installations associées sous son contrôle.
5. Sur demande l'autre partie, chaque Partie contractante fournit des copies des lois, règlements et procédures pertinents mentionnés dans le présent Accord.

#### *Article 14*

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

La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés sur la base de la réciprocité par une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des Services convenus sur les Routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation réciproque desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes minimales instituées, ou pouvant être instituées, en application de la Convention.

Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son Territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

#### *Article 15*

#### ***Sécurité***

1. À tout moment, chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'équipages aériens, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. 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 pas 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 à ces 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 du présent Accord (Révocation et suspension de l'autorisation) 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 (inspections au sol), sous réserve de ne pas provoquer de retard injustifié.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :
- a. de graves préoccupations quant 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. de graves préoccupations quant 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 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 une ou plusieurs Compagnies aériennes d'une Partie contractante conformément au paragraphe 3 ci-dessus 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 ci-dessus 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, d'une consultation 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 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

8. Chaque Partie contractante s'assure que la ou les Compagnies désignées disposent d'installations de communication, d'aviation et météorologiques, ainsi que de tous les autres Services nécessaires à l'exploitation sûre des Services convenus.

#### *Article 16*

#### ***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. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent de manière spécifique 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 et le *Protocole complémentaire 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 toute autre convention régissant la sûreté de l'aviation contraignante pour les deux Parties contractantes.

2. 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.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et, dans la mesure où celles-ci s'appliquent à elles, aux pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et

désignées comme Annexes à la Convention. Les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur Territoire, les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur Territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur Territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son Territoire pour assurer la protection des aéronefs, soumettre à des contrôles de sûreté les passagers et leurs bagages à main, et à soumettre à des contrôles appropriés les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les Provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante s'assure également que lesdites mesures sont adaptées pour répondre à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que sa ou ses Compagnies désignées peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du Territoire de cette autre Partie contractante. 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.

5. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs 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 aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque pour la vie.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander à l'autre Partie contractante des consultations immédiates. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande. Ces consultations visent à parvenir à un accord sur les mesures adaptées pour éliminer les préoccupations les plus immédiates et à adopter, dans le cadre des normes de sécurité de l'OACI, les mesures nécessaires pour établir les conditions de sécurité appropriées.

7. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur son Territoire soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger la vie de ses passagers et de son équipage. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

#### *Article 17*

##### *Calendrier*

Une Partie contractante peut exiger que la ou les Compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante soumettent à son approbation des calendriers, des programmes pour les services aériens non prévus ou des plans d'opération sur une base non discriminatoire. 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 intermédiaires intervenant dans le transport aérien et sur les compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

#### *Article 18*

##### *Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Lesdites consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie contractante, sauf accord contraire des parties. Elles peuvent être menées sous forme de discussions ou de correspondances.

3. Le présent Accord est amendé par le biais d'un échange de notes diplomatiques, et les amendements entrent en vigueur à la date de la dernière notification par écrit dans laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées du respect de leurs exigences constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 susmentionné, tout amendement à l'Annexe du présent Accord doit faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, et entre en vigueur à une date déterminée dans lesdites notes.

#### *Article 19*

##### ***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'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation entre leurs autorités aéronautiques respectives.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement tel que visé au paragraphe 1 du présent Article, elles peuvent tenter de résoudre le différend par voie diplomatique.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une des parties, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie contractante et le troisième faisant l'objet d'un accord entre les deux arbitres ainsi nommés, à condition que celui-ci ne soit pas un ressortissant de l'une des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit faire l'objet d'un accord dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai de soixante (60) jours 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.

4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 3 du présent Article.

#### *Article 20*

##### ***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.

2. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. En pareil cas, l'Accord prendra 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 ouvrables à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### *Article 21*

##### ***Enregistrement auprès de l'OACI***

Le présent Accord doit être enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 22****Applicabilité des accords et conventions multilatéraux***

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord multilatéral prévalent.
3. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations mutuelles en vue de déterminer les conséquences d'un tel principe pour l'Accord, tel que mentionné au paragraphe 2 du présent Article, et s'il convient de réviser le présent Accord pour en tenir compte.

*Article 23****Entrée en vigueur***

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées par écrit de l'accomplissement des formalités et exigences constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur dans leur pays respectif.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à New York, le 24 septembre 2018, en deux originaux en langues française, espagnole et anglaise, toutes les versions faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

*Pour le Grand-Duché du Luxembourg*  
(signature)

*Pour la République orientale  
de l'Uruguay*  
(signature)

\*

ANNEXE :

**Tableau des routes**

1. Pour la ou les Compagnies désignées du Grand-Duché de Luxembourg :  
Luxembourg – Tous les points intermédiaires – Tous les points en Uruguay – Tous les points au-delà
2. Pour la ou les Compagnies désignées de l'Uruguay :  
Tous les points en Uruguay – Tous les points intermédiaires – Luxembourg – Tous les points au-delà

*Remarque 1 :*

Chaque Compagnie aérienne peut sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

- a. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b. résilier tout ou partie de ses services sur le Territoire de l'autre Partie contractante ;
- c. combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- d. desservir les points intermédiaires et au-delà, ainsi que des points sur le territoire des Parties contractantes dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- e. omettre des escales en un ou plusieurs points ;

- f. transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point ;
- g. desservir des points en deçà de tout point de son Territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h. faire des escales en tout point situé sur le Territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- i. faire transiter du trafic par le Territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;
- k. sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que tout service débute ou soit résilié sur le Territoire du pays désignant la ou les Compagnies aériennes.

\*

### AGREEMENT

#### **between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services**

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Rights
Article 3	Designation and Authorization
Article 4	Revocation and Limitation of Authorization
Article 5	Application of Laws and Regulations
Article 6	Recognition of Certificates and Licenses (Safety)
Article 7	Aviation Security
Article 8	Customs Duties and other Charges
Article 9	Capacity
Article 10	Filing of Schedules
Article 11	Tariffs
Article 12	Pricing
Article 13	Airline Representatives
Article 14	Commercial Opportunities and Transfer of Funds
Article 15	Fair competition clause
Article 16	Cooperative Arrangements
Article 17	Currency Conversion and Remittance of Earnings
Article 18	Intermodal Transport
Article 19	User Charges
Article 20	Statistics
Article 21	Consultations
Article 22	Settlement of Disputes
Article 23	Modification of Agreement
Article 24	Multilateral Convention
Article 25	Termination
Article 26	Registration
Article 27	Entry into Force



*The Government of the Grand Duchy of Luxembourg*  
and  
*the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka*

*Being parties* to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December 1944;

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

*Desiring* to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

*Article 1*

**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- (a) the „aeronautical authorities“ means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Minister in charge of the subject of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the „agreed services“ means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) the „Agreement“ means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) the „Convention“ means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the „designated airline“ means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the „tariffs“ means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) „air services“, „international air service“, „airline“ and „stop for non-traffic purposes“ have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) „territory“ has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

*Article 2*

**Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other:
  - (a) to fly without landing across the territory of the Contracting Party granting the rights;
  - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers,

cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3*

***Designation and Authorization***

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such destinations.
2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

*Article 4*

***Revocation and Limitation of Authorization***

1. The aeronautical authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
  - (d) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another Member State and by exercising traffic rights under this agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restriction on the traffic rights imposed by that other agreement; or
  - (e) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral Air Service Agreement and that Member State has denied traffic rights to Sri Lanka; or
  - (f) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or
  - (g) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.
2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) it is not established in the territory of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or

- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or
  - (c) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
  - (d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 21 of this Agreement.

#### *Article 5*

#### ***Application of Laws and Regulations***

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### *Article 6*

#### ***Recognition of Certificates and Licences (Safety)***

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to the aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines, if, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

*Article 7**Aviation Security*

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 limiting the generality of 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 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 aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance 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 security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state 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 and 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. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization). If required by a serious emergency either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a one month period.

*Article 8****Customs Duties and Other Charges***

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricants (including hydraulic fluid), consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article;

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

*Article 9****Capacity***

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 21 of this Agreement.

*Article 10****Filing of Schedules***

The designated airline of each Contracting Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Contracting Party as well as for any modification thereof.

*Article 11****Tariffs***

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of predatory or discriminatory prices or practises;
- b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

*Article 12****Pricing***

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

*Article 13****Airline Representatives***

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

#### *Article 14*

##### ***Commercial Opportunities and Transfer of Funds***

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party to the extent permitted by national law grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

#### *Article 15*

##### ***Fair Competition Clause***

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The competition laws and any other pertinent laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

*Article 16****Cooperative Arrangements***

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airlines or airlines of a third country;

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

*Article 17****Currency Conversion and Remittance of Earnings***

1. Each Contracting Party shall permit airline(s) of the other Contracting Party to convert and transmit abroad, on demand, ail local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Contracting Parties from the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is a special agreement between the Contracting Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Contracting Parties, such agreement shall prevail.

*Article 18****Intermodal Transport***

Each designated airline may use surface modes of transport without restriction in conjunction with the international air transport of passengers and cargo.

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

*Article 19****User Charges***

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.



2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

*Article 20*

***Statistics***

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

*Article 21*

***Consultations***

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

*Article 22*

***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 try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels and according to the laws and regulations of each Contracting Party.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

*Article 23*

***Modification of Agreement***

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall

begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

*Article 24*

***Multilateral Convention***

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

*Article 25*

***Termination***

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 26*

***Registration***

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

*Article 27*

***Entry into Force***

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at New York, on 25th of September 2018 in the English language.

*For the Gouvernement of the  
Grand Duchy of Luxembourg*

Jean ASSELBORN

*Minister of Foreign and  
European Affairs*

*For the Government of the  
Democratic Socialist Republic  
of Sri Lanka*

Tilak MARAPANA

*Minister of Foreign Affairs*

\*

## ROUTE ANNEX

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points of destination</i>	<i>Points beyond</i>
Luxembourg	Any points	Points in Sri Lanka	Any points

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sri Lanka:

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points of destination</i>	<i>Points beyond</i>
Sri Lanka	Any points	Luxembourg	Any points

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5th freedom traffic rights.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the territory of the Contracting Party designating the airline or airlines.

\*

### ACCORD

#### entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérative du Brésil relatif à des services aériens

Article 1	Définitions
Article 2	Octroi des droits
Article 3	Désignation et autorisation
Article 4	Refus, révocation et limitation de l'autorisation
Article 5	Application des lois et règlements nationaux
Article 6	Reconnaissance des certificats et licences
Article 7	Sécurité
Article 8	Sûreté de l'aviation
Article 9	Droits de douane
Article 10	Capacité
Article 11	Dépôt des programmes d'exploitation
Article 12	Tarifs
Article 13	Concurrence
Article 14	Représentants des compagnies aériennes
Article 15	Opportunités commerciales
Article 16	Conversion monétaire et transfert de recettes
Article 17	Accords de coopération
Article 18	Location d'aéronefs
Article 19	Transport de fret intermodal
Article 20	Frais d'utilisation
Article 21	Fiscalité sur les carburants
Article 22	Statistiques
Article 23	Consultations
Article 24	Règlement des différends
Article 25	Modification de l'Accord
Article 26	Accords multilatéraux

- Article 27 Résiliation  
 Article 28 Enregistrement auprès de l'OACI  
 Article 29 Entrée en vigueur

*Le Grand-Duché de Luxembourg*

et

*La République Fédérative du Brésil*

ci-après dénommés les « Parties » ;

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

*Désireux* de contribuer au développement de l'aviation internationale ;

*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 » 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 fédérative du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) 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 ;
- (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 les conditions des agences, ainsi que les autres conditions régissant 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 accorde à l'autre Partie les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie :

- (a) survoler le territoire de la Partie octroyant les droits sans atterrir ;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- (c) faire des escales sur ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans le cadre du trafic international ;
- (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 de l'une des Parties de procéder, sur le territoire de l'autre Partie, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie.

*Article 3***Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités de l'autre Partie accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord.

*Article 4***Refus, révocation et limitation de l'autorisation**

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

- (a) la compagnie désignée n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation 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 compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- (c) la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral conclu entre la République fédérative du Brésil et un autre État membre de l'Union européenne, et la République fédérative du Brésil démontre que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans ledit autre État membre de l'Union européenne, la compagnie aérienne contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par l'Accord bilatéral entre la République fédérative du Brésil et ledit autre État membre de l'Union européenne ; ou

- (d) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République fédérative du Brésil et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé des droits de trafic à une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par la République fédérative du Brésil ; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République fédérative du Brésil ; ou
  - (f) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les autorités du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République fédérative du Brésil, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République fédérative du Brésil et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République fédérative du Brésil ; ou
  - (b) les autorités de la République fédérative du Brésil n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
  - (c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - (d) 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, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités de l'autre Partie, comme le prévoit l'Article 23 du présent Accord.

#### *Article 5*

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

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie relatifs à l'entrée ou au séjour sur, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.
2. Les lois et règlements d'une Partie quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises, à la santé et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie.
3. Aucune des Parties ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis uniquement à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

#### *Article 6*

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

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation

des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, sous réserve que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés dans le paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités d'une Partie à toute personne ou compagnie désignée, ou pour ce qui est d'un aéronef utilisé aux fins de l'exploitation des services convenus, autorisent une différence avec les normes minimales établies par la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie peut demander des consultations entre les autorités en vue de clarifier la pratique en question.

3. Chaque Partie se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

#### *Article 7*

#### *Sécurité*

1. Chaque Partie peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales. L'autre Partie adopte alors les mesures correctives appropriées. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie si l'autre Partie n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

2. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République fédérative du Brésil résultant des prescriptions de sécurité de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil 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 dudit transporteur aérien.

3. En application de l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne de l'une des Parties ou en son nom, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, ledit examen a pour objectif de vérifier la validité des documents de l'aéronef et des licences de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement conformément aux normes établies à ce moment en application de la Convention.

4. Lorsqu'une action urgente est primordiale pour garantir l'exploitation sûre d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie.

5. Toute mesure appliquée par une Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

6. En référence au paragraphe 1 ci-dessus, s'il s'avère qu'une Partie demeure en non-conformité avec les normes de l'OACI une fois le délai convenu écoulé, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Ce dernier doit également être informé de la résolution subséquente de la situation de façon raisonnable.

*Article 8****Sûreté de l'aviation***

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties 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. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties 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 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signé le 24 février 1988, et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifiés par les deux Parties.

2. Les Parties 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.

3. Les Parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux exigences techniques qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties. En outre, les Parties exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation. Chaque Partie informe l'autre Partie de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes. Chaque Partie peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie pour discuter de ces divergences.

4. Chaque Partie convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie 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 convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière. En pareil cas, les mesures doivent faire l'objet de discussions approfondies, et leur coût doit être pris en considération et partagé par les deux Parties.

5. 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 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.

6. Les autorités de chaque Partie ont le droit, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la notification, de mener une évaluation sur le territoire de l'autre Partie en ce qui concerne les mesures de sûreté appliquées, ou dont l'application est prévue, par les opérateurs d'aéronefs pour les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie. Les arrangements administratifs aux fins de telles évaluations doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités et être mis en œuvre sans délai pour s'assurer que lesdites évaluations seront menées dans les plus brefs délais.

7. Si une Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie peut demander des consultations. De telles consultations commencent



dans un délai de 15 (quinze) jours à compter de la réception d'une demande de l'une des Parties. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 (quinze) jours à compter du début des consultations constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires à tout moment.

#### *Article 9*

##### ***Droits de douane***

1. Indépendamment du coût des services fournis à l'arrivée, chaque Partie exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles, comme le stock de billets imprimés, les connaissements aériens, tout support imprimé arborant l'insigne de la société et les supports publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite compagnie désignée, destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie assurant les services convenus.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir :

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie jusqu'à leur arrivée sur ou leur départ du territoire de l'autre Partie ;
- (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés aux fins de l'exploitation des services convenus ;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une ou plusieurs compagnies désignées de chaque Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie 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*

##### ***Capacité***

1. Chaque Partie autorise chaque compagnie désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché.

2. Aucune des Parties 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 désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

*Article 11****Dépôt des programmes d'exploitation***

La compagnie désignée de chaque Partie doit se conformer au règlement applicable au dépôt des programmes d'exploitation prévus auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie, ainsi qu'à toute modification de ces derniers.

*Article 12****Tarifs***

1. Les tarifs pratiqués pour les services aériens exploités en vertu du présent Accord peuvent être établis librement par les compagnies aériennes et ne sont pas soumis à approbation.
2. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt auprès des autorités des tarifs que les compagnies désignées pratiquent pour les services de transport en provenance de son territoire.

*Article 13****Concurrence***

1. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence ou de tout amendement y relatif, ainsi que de tout objectif spécifique visé par celles-ci et susceptible d'affecter l'exploitation de services de transport aérien en vertu du présent Accord. En outre, les Parties doivent identifier les autorités responsables de leur mise en œuvre.
2. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement lorsqu'elles estiment qu'il peut exister une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées au fonctionnement du présent Accord.

*Article 14****Représentants des compagnies aériennes***

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leur personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties, être satisfaits par leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie.
3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie octroie, sur la base de la réciprocité et dans les plus brefs délais, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article. En outre, chaque Partie facilite et accélère l'octroi d'autorisations de travail pour le personnel assumant certaines fonctions temporaires, le délai imparti ne pouvant dépasser 90 (quatre-vingt-dix) jours.

*Article 15****Opportunités commerciales***

Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, y compris d'établir

des agences, en ligne comme hors ligne. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter de tels services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

#### *Article 16*

##### ***Conversion monétaire et transfert de recettes***

1. Chaque Partie autorise la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, toutes les recettes locales issues de la vente de services de transport aérien excédant les dépenses effectuées sur place, la conversion et le transfert étant autorisés dans les plus brefs délais au taux de change applicable.
2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés en vertu des lois et règlements applicables et ne sont pas soumis à des frais administratifs ou de change, à l'exception de ceux habituellement facturés par les banques aux fins de l'exécution de telles opérations.
3. Les dispositions du présent Article n'exemptent pas les compagnies aériennes des deux Parties des droits, taxes et contributions auxquels elles sont soumises.
4. S'il existe un accord spécial entre les Parties en vue d'éviter la double imposition ou régissant le transfert de fonds entre les Parties, lesdits accords prévalent.

#### *Article 17*

##### ***Accords de coopération***

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de celles-ci par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :
  - (a) une ou plusieurs compagnies aériennes de cette même Partie ;
  - (b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie ; ou
  - (c) une compagnie aérienne d'un pays tiers ;
 à condition que ces transporteurs détiennent les autorisations requises pour exploiter les routes et segments concernés, et respectent les droits octroyés au titre du présent Accord.
2. Les fréquences utilisées dans les accords de coopération relatifs au partage de code seront affectées selon la capacité de la Partie désignant la compagnie aérienne exploitante.
3. Les Parties conviennent de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les consommateurs sont pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code et en provenance ou à destination de leur territoire, et que les passagers reçoivent, au minimum, les informations nécessaires de l'une des manières suivantes :
  - (a) lors de la réservation ;
  - (b) sous forme écrite, sur le billet lui-même et/ou (si cela n'est pas possible) sur l'itinéraire accompagnant le billet ou sur tout autre document remplaçant ce dernier, comme une confirmation écrite incluant des informations sur la personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ; et
  - (c) verbalement par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du trajet.
4. Les accords de partage de code peuvent être soumis à l'approbation préalable des autorités compétentes avant d'être mis en œuvre.

*Article 18****Location d'aéronefs***

1. Chaque Partie 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 des Articles 7 et 8.
2. Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies désignées de chaque Partie peuvent exploiter des services en vertu du présent Accord au moyen d'aéronefs loués, y compris des aéronefs loués à l'heure qui respectent les exigences de sécurité et de sûreté applicables.

*Article 19****Transport de fret intermodal***

1. Conformément aux droits stipulés dans le présent Accord et dans le cadre du transport aérien international, les compagnies désignées de chaque Partie sont autorisées à proposer des services de transport, sur le territoire de l'autre Partie, sous leur propre nom, par le biais d'accords de coopération avec les transporteurs de surface disposant de l'autorisation adéquate pour fournir de tels services de transport de surface à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou dans des pays tiers.
2. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par une compagnie aérienne sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les clients ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

*Article 20****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.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie.

*Article 21****Fiscalité sur les carburants***

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit chaque Partie d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée de l'autre Partie, qui exploite une liaison entre deux points situés sur le territoire de la République fédérative du Brésil ou entre des points situés au Grand-Duché du Luxembourg et un autre État membre de l'Union européenne.

*Article 22****Statistiques***

Les autorités de chaque Partie fournissent, ou demandent à leur(s) compagnie(s) désignée(s) de fournir, aux autorités de l'autre Partie, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés.

*Article 23***Consultations**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités des Parties se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.
2. Chaque Partie peut demander des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.

*Article 24***Règlement des différends**

1. Si un différend survient entre les Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, à l'exception des différends pouvant survenir en vertu des Articles 7 et 8, les autorités des deux Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par l'intermédiaire de consultations et de négociations.
2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend doit être résolu par la voie diplomatique.

*Article 25***Modification de l'Accord**

1. Si l'une des Parties estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commencent dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.
2. Tout amendement au présent Accord convenu entre les Parties entre en vigueur à une date déterminée par le biais d'un échange de notes diplomatiques indiquant que les deux Parties ont accompli les procédures internes nécessaires.
3. Toute modification des Annexes peut être effectuée par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entre en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

*Article 26***Accords multilatéraux**

1. Le présent Accord et son Annexe seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties.
2. Si les deux Parties deviennent parties à une convention multilatérale contenant des dispositions moins favorables, elles se consultent pour déterminer si le présent Accord et son Annexe doivent être révisés afin de tenir compte de ladite convention multilatérale.

*Article 27***Résiliation**

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

l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prend fin 12 (douze) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie, 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, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 28*

***Enregistrement auprès de l'OACI***

Le présent Accord et toute modification y apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par la Partie sur le territoire de laquelle le présent Accord a été signé.

*Article 29*

***Entrée en vigueur***

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Brasilia, le 22 novembre 2018 en double exemplaire, en langue française, portugaise et anglaise, chacun des trois textes faisant foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

*Pour le Grand-Duché du Luxembourg*  
Carlo KRIEGER  
*Ambassadeur du Grand-Duché*  
*de Luxembourg à Brasilia*

*Pour la République Fédérative du Brésil*  
Aloysio NUNES FERREIRA  
*Ministre des Affaires étrangères*

\*

ANNEXE

**Tableau des routes**

- a) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :  
Points au-deçà – Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Brésil – Points au-delà
  - b) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Brésil :  
Points au-deçà – Points au Brésil – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà
1. Les compagnies aériennes des deux Parties peuvent exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur tout point intermédiaire et au-delà.
  2. La ou les compagnies désignées de chaque Partie 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, à condition que les services sur ces routes commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

7476/01

**N° 7476<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services“, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(11.2.2020)

Par dépêche du 12 septembre 2019, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte des accords à approuver.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis propose l'approbation de quatre accords aériens bilatéraux entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part et, respectivement, les États du Burkina Faso, de la République orientale de l'Uruguay, de la République démocratique socialiste du Sri Lanka et de la République fédérative du Brésil.



Dans son avis n° 52.875 du 13 novembre 2018<sup>1</sup>, le Conseil d'État avait demandé qu'il soit systématiquement précisé à l'exposé des motifs si l'accord de la Commission européenne a effectivement été obtenu lors de la soumission de futurs projets de loi portant approbation d'accords bilatéraux en services aériens, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une telle précision ne figurant pas à l'exposé des motifs de la loi en projet, le Conseil d'État réitère les considérations formulées dans l'avis précité du 13 novembre 2018.

Dans ce même avis, le Conseil d'État avait encore regretté que les auteurs se soient contentés d'indiquer que le modèle de l'Organisation de l'aviation civile internationale constitue la base des accords, sans pour autant préciser les points de divergence par rapport au modèle ou les spécificités des accords. Ainsi, à titre d'exemple, la convention avec l'Uruguay est-elle la seule à octroyer, en son article 2, des droits en vertu de la cinquième à la neuvième liberté de l'air et à prévoir, en son article 11, une clause relative à la double imposition en matière d'impôts directs, alors que les deux États sont signataires d'une convention fiscale.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Articles 1<sup>er</sup> à 4*

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation quant au fond.

Le Conseil d'État attire toutefois l'attention des auteurs sur certaines dispositions particulières des accords soumis à l'approbation du législateur.

Tous les accords internationaux sous revue contiennent des dispositions relatives à leur modification. Le Conseil d'État rappelle que les modifications aux accords internationaux requièrent, en règle générale, l'assentiment du législateur conformément à l'article 37 de la Constitution. L'assentiment du législateur n'est toutefois pas requis en présence d'une clause dite d'approbation anticipée, à condition que celle-ci soit circonscrite avec suffisamment de précision pour pouvoir valoir assentiment anticipé du législateur.

Aux yeux du Conseil d'État, les modifications futures à apporter par arrangements directs entre les autorités aéronautiques aux annexes des accords qui font l'objet de la loi d'approbation en projet – modifications qui tirent leur fondement de l'article 21, point 2, de l'accord conclu avec le Burkina Faso, de l'article 18, point 4, de l'accord conclu avec la République orientale de l'Uruguay, de l'article 23, point 2, de l'accord conclu avec la République démocratique socialiste du Sri Lanka, ou de l'article 25, point 3, de l'accord conclu avec la République fédérative du Brésil –, ne nécessitent pas l'assentiment du législateur, puisque l'objet des annexes à modifier est limité aux tableaux de route des compagnies aériennes désignées. Toute autre modification d'un accord qui fait l'objet de la loi d'approbation en projet nécessite l'assentiment du législateur avant de pouvoir être confirmée par un échange de notes diplomatiques.

\*

<sup>1</sup> Avis n° 52.875 du Conseil d'État du 13 novembre 2018 relatif au projet de loi no 7313 devenu la loi du 12 avril 2019 portant approbation 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ; 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ; 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ; 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ; 5° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016 ; 6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ; 7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ; 8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ; 9° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018.

### **OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE**

*Observation générale*

Il y a lieu de remplacer les guillemets utilisés en langue anglaise (" ") par des guillemets utilisés en langue française (« »). Cette observation vaut tant pour l'intitulé que pour l'article 3 de la loi en projet sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 11 février 2020.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7476/02

**N° 7476<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services“, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(16.10.2019)

Le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver une série de quatre accords aériens bilatéraux qui ont été conclus entre le Luxembourg et respectivement le Burkina Faso, l'Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil en 2018.

L'existence de tels accords aériens bilatéraux s'avère essentielle alors que ces accords constituent un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières entre Etats signataires.

La Chambre de Commerce salue par conséquent l'initiative à la base de la conclusion de ces différents accords aériens bilatéraux, tendant à ouvrir de nouvelles perspectives tant pour les compagnies aériennes nationales, que pour l'aéroport national en tant que plateforme internationale pour le trafic de passagers et de marchandises.

Il convient de préciser que les accords faisant objet du projet de loi sous avis ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile et de la Conférence européenne de l'Aviation civile, tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière.

Quant au fond, les accords sont, dans une large mesure, identiques et contiennent notamment des dispositions relatives à l'indication des droits octroyés entre parties contractantes (survol, escale technique, escale commerciale) et à la possibilité de révocation et de limitation, dans certaines conditions, de l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne désignée par l'autre partie contractante.

Ces accords prévoient également l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires sur les avions (y compris notamment les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange et les provisions de bord), ainsi que le principe de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires entre parties contractantes.

Chaque accord contient en outre des dispositions relatives à la procédure de règlement des différends et aux procédures de modification et de résiliation de l'accord.

Finalement, un tableau définissant les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur le territoire de l'autre partie contractante par les compagnies désignées à cet effet par chaque partie est annexé à chaque accord.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7476/03

N° 7476<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services“, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES,  
DE LA COOPERATION, DE L'IMMIGRATION ET DE L'ASILE**

(28.9.2020)

La commission se compose de : M. Yves CRUCHTEN, Président ; M. Mars DI BARTOLOMEO, Rapporteur ; Mme Simone BEISSEL, Mme Djuna BERNARD, Mme Stéphanie EMPAIN, M. Gusty GRAAS, M. Jean-Marie HALSDORF, M. Fernand KARTHEISER, M. Laurent MOSAR, Mme Lydia MUTSCH, Mme Lydie POLFER, Mme Viviane REDING, M. Marc SPAUTZ, M. David WAGNER, M. Claude WISELER, membres.

\*

**I. PROCEDURE LEGISLATIVE**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères et européennes en date du 16 septembre 2019.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 16 octobre 2019.

Au cours de sa réunion du 18 novembre 2019, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile a nommé M. Mars Di Bartolomeo Rapporteur du projet de loi. Dans la même réunion, la Commission a examiné le projet de loi.

L'avis du Conseil d'État est intervenu le 11 février 2020.

Le 28 septembre 2020, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile a adopté le présent rapport.

\*



## II. INTRODUCTION

La Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Convention de Chicago), adoptée en 1944 dans le cadre de la Conférence de Chicago, précise dans son premier article que « les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire ». Dans son article 6, la même Convention proclame par ailleurs qu'« aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation ».

La conclusion d'accords aériens offre la base juridique nécessaire pour l'ouverture de services aériens réguliers par des transporteurs aériens issus des parties contractantes. Ils définissent l'ensemble des conditions dans lesquelles les compagnies de chaque État pourront opérer. Ils permettent ainsi d'instaurer une sécurité juridique et un cadre stable, notamment pour les transporteurs aériens. Ils permettent également 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. L'Union européenne a négocié un certain nombre d'accords horizontaux avec des pays tiers, notamment avec le Maroc, entré en vigueur le 19 mars 2018. Force est de constater que certains accords négociés entre l'UE et des parties tierces ne couvrent pas tous les services aériens nécessaires. Le Luxembourg se voit ainsi contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus largement les besoins de ses compagnies aériennes. À titre d'exemple, le Luxembourg a négocié ou entend négocier avec quasiment tous les pays de l'UEMOA (Union économique et monétaire Ouest Africaine, à laquelle appartiennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo) des accords bilatéraux qui devraient mieux correspondre aux besoins des opérateurs aériens.

Les accords aériens sous rubrique s'inscrivent dans la continuation des efforts du Gouvernement luxembourgeois en matière de transport aérien et devraient permettre aux transporteurs aériens luxembourgeois d'étendre le choix de leurs destinations en leur procurant un maximum de droits de trafic ainsi que de fortifier le développement de l'aéroport du Luxembourg comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Si les quatre accords sous rubrique se ressemblent dans une large mesure quant au fond, ils divergent en partie sur le type de libertés de l'air que les parties contractantes s'accordent sur base réciproque.

Les libertés de l'air, établies dans le cadre de la Conférence de Chicago tenue en 1944, constituent un ensemble de droits et de privilèges qui régissent le transport aérien commercial et règlementent l'accès aux marchés et les services internationaux entre deux ou plusieurs pays. S'il existe neuf libertés de l'air, seules les cinq premières sont reconnues officiellement par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) aux termes d'un traité international. La cinquième liberté s'avère comme particulièrement importante. En effet, le Gouvernement cherche activement à obtenir les droits et privilèges y relatifs étant donné qu'ils permettent à Cargolux de viser des pays tiers à partir du territoire de l'autre État contractant et donc des itinéraires plus larges plutôt que de simple vols aller-retour. Les quatre libertés restantes sont catégorisées comme « soi-disant » libertés, étant donné qu'elles ne sont pas ancrées dans un traité international.

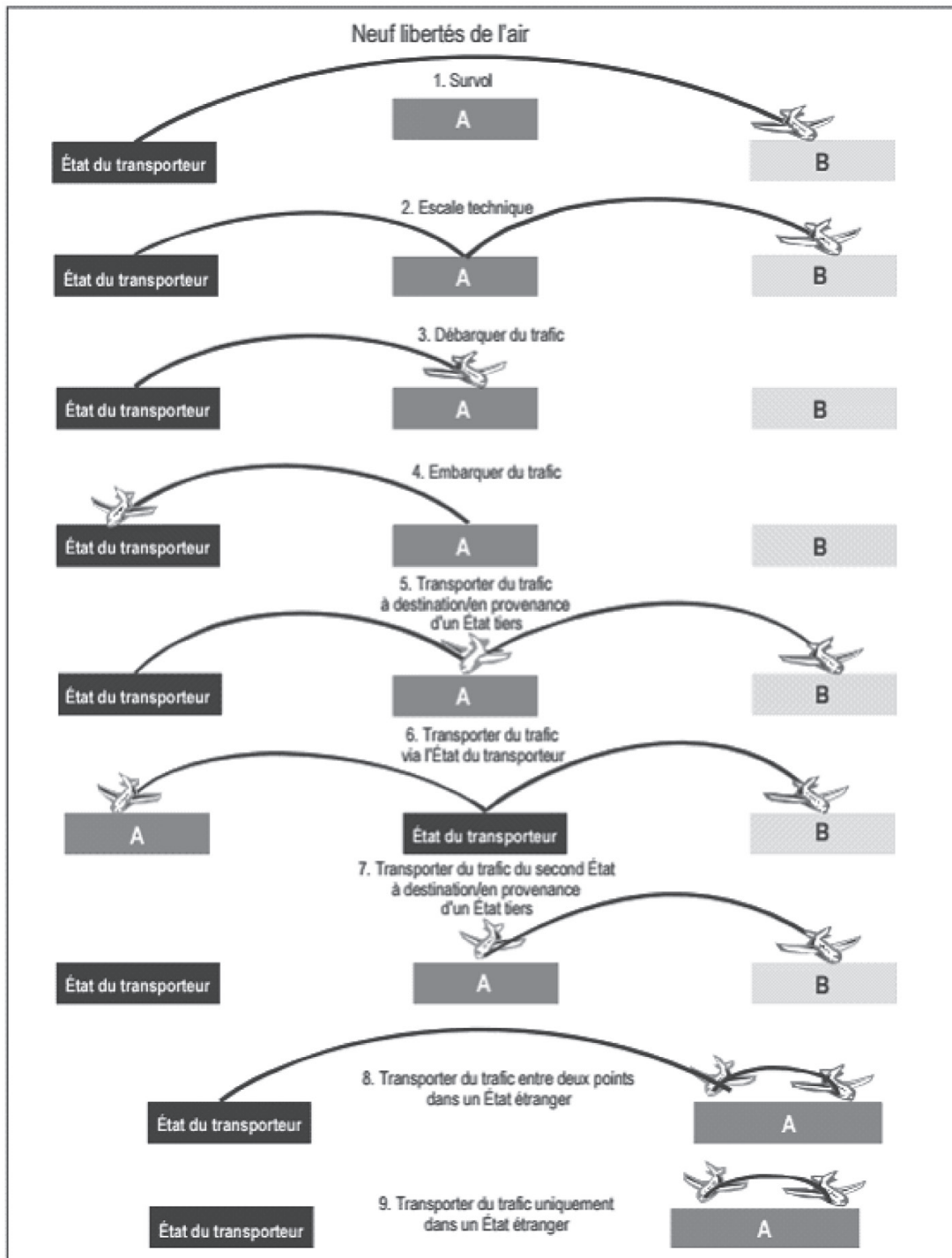
Le *tableau 1* résume les droits et privilèges conférés par les différentes libertés de l'air tandis que la *figure 1* permet de visualiser la mise en œuvre de celles-ci :

*Tableau 1 : Libertés de l'air*

Première liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir
Deuxième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales

Troisième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité
Quatrième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité
Cinquième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers
Sixième liberté	Droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États
Septième liberté	Droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque, sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire
Huitième liberté	Droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la « septième liberté de l'air ») à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège, cabotage consécutif
Neuvième liberté	Droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État, cabotage « autonome »

Figure 1 : Neuf libertés de l'air



Source : Manuel de la réglementation du transport aérien international (2004)

### Brésil

En 1828, Guillaume I<sup>er</sup>, roi des Pays-Bas et Grand-duc de Luxembourg à l'époque, et Dom Pedro I du Brésil avaient signé un traité d'amitié éternelle et de commerce. Le Luxembourg et le Brésil ont officiellement établi leurs relations diplomatiques en 1911. Début 2018, le Luxembourg a ouvert sa première ambassade résidente en Amérique du Sud à Brasilia.

L'accord aérien avec le Brésil découle de la renégociation d'un accord antérieur plus restrictif et englobe désormais les cinq premières libertés de l'air. Des vols de fret se font à partir du Luxembourg depuis 2002. La signature de cet accord est un signal fort pour le renforcement des relations bilatérales entre les deux pays.

Dans le cadre des instances internationales, le Luxembourg et le Brésil s'engagent traditionnellement en faveur de relations entre les nations fondées sur le droit international, de la suppression des barrières commerciales, du renforcement des droits de l'Homme, de la protection de l'environnement et de nombreux autres sujets.

L'accord aérien en question a été conclu avant l'élection du nouveau président brésilien Jair Bolsonaro. Si le Brésil demeure un partenaire important pour le Luxembourg et constitue un acteur majeur du commerce international, il faut cependant noter que certaines orientations politiques du gouvernement brésilien en exercice, y compris en matière de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique, vont à l'encontre des politiques luxembourgeoises.

### **Burkina Faso**

Si les relations du Luxembourg avec le Burkina Faso se sont traditionnellement basées sur la coopération au développement, elles englobent également des dimensions politiques, diplomatiques et économiques importantes. En 2007, le Luxembourg a ouvert une ambassade à Dakar, assurant la représentation des intérêts luxembourgeois en République du Burkina Faso et en République du Niger.

L'accord aérien avec le Burkina Faso s'inscrit dans la stratégie du Luxembourg de renforcer et de dynamiser davantage les relations économiques et commerciales du Luxembourg avec les 7 pays partenaires dans le cadre de l'accord général de coopération. Il se base sur un Mémoire d'entente de 2013. L'accord donne droit aux quatre libertés de l'air ainsi que, suite à une demande expresse, à la cinquième liberté donnant droit d'embarquer ou de débarquer du fret à destination ou en provenance d'États tiers. A noter que des vols de fret du Luxembourg vers le Burkina Faso se font d'ores et déjà sur base hebdomadaire.

### **Sri Lanka**

La mise en place de relations diplomatiques entre le Luxembourg et le Sri Lanka remonte à 1972. En 2019, un consulat du Luxembourg au Sri Lanka fut ouvert à Colombo. En début de 2020, le Luxembourg a accrédité son premier ambassadeur au Sri Lanka qui est co-accrédité depuis New Delhi.

Depuis 1983, le Sri Lanka a traversé une guerre civile qui s'est finalement achevée en 2009. Si le Sri Lanka a certes fait des progrès pour consolider la paix, le gouvernement est réticent à faire face à l'héritage de la guerre civile. La situation politique demeure fragile. De ce fait, il serait d'autant plus important que le Sri Lanka poursuive ses efforts en matière de bonne gouvernance, des droits de l'Homme et du processus de réconciliation, conformément à la résolution 30/1 du Conseil des droits de l'Homme.

En janvier 2020, le Ministre des Affaires étrangères luxembourgeois Jean Asselborn s'est rendu au Sri Lanka pour effectuer une visite de travail. Lors de cette visite, les deux pays ont réaffirmé leurs relations économiques, commerciales et financières et ont exploré des pistes afin d'approfondir les relations bilatérales, notamment dans les domaines de la finance verte, de l'ICT ou encore du tourisme. En même temps, le Ministre des Affaires étrangères luxembourgeois a également souligné que le développement économique va de pair avec le renforcement de l'État de droit.

L'accord aérien avec le Sri Lanka a été négocié à l'initiative du Sri Lanka et comprend les cinq libertés de l'air. Pour le Luxembourg, le Sri Lanka s'avère comme un partenaire potentiellement intéressant, étant donné qu'il est situé au carrefour des principales routes aériennes et maritimes vers l'Asie du Sud, l'Extrême-Orient et les continents d'Europe et d'Amérique. Si Cargolux n'entend pas desservir des aéroports sri lankais à l'heure actuelle, il procédera cependant à une analyse pour examiner l'utilité potentielle de tels vols.

### **Uruguay**

L'accord avec l'Uruguay découle d'un Mémoire d'entente conclu en 2013. Il s'agit d'un accord libéral qui inclut huit libertés d'air.

Compte tenu de l'ambition de l'Uruguay de se positionner comme porte d'accès vers l'Amérique du Sud et le caractère très libéral de l'accord, ce dernier présente d'intéressantes opportunités pour desservir le marché d'Amérique du Sud, notamment dans le domaine des services de fret aérien.

À noter que les autres parties contractantes n'ont pas encore ratifié les accords en question.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi porte approbation des quatre accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Burkina Faso, l'Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil en 2018. Les accords ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l'OACI. Les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

\*

### IV. LE CONTENU DES ACCORDS

Les accords aériens sous rubrique sont tous identiques dans une large mesure quant au fond, s'inspirant d'un modèle d'accord-type de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile) en la matière. Ils diffèrent au point de vue rédactionnel pour répondre aux souhaits particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans les accords 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.-à-d. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la désignation des compagnies aériennes respectives : les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national ;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité 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 entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

Les accords sous objet prévoient en outre des dispositions relatives aux possibilités d'amendement ou de dénonciation à la demande d'une partie contractante, la production de statistiques sur le trafic

aérien, la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires et la procédure d'entrée en vigueur. Tous les accords comportent une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire des autres parties contractantes, 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.

\*

## V. L'AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 16 octobre 2019, la Chambre de Commerce salue l'initiative à la base de la conclusion de ces différents accords aériens bilatéraux, tendant à ouvrir de nouvelles perspectives tant pour les compagnies aériennes nationales, que pour l'aéroport national en tant que plateforme internationale pour le trafic de passagers et de marchandises. La Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous avis.

\*

## VI. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 11 février 2020, le Conseil d'État réitère ses considérations formulées dans son avis du 13 novembre 2018 dans lequel il avait demandé qu'il soit systématiquement précisé à l'exposé des motifs si l'accord de la Commission européenne a effectivement été obtenu lors de la soumission de futurs projets de loi portant approbation d'accords bilatéraux en services aériens, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Cette précision ne figurant pas dans l'exposé des motifs du présent projet de loi, il est pourtant à noter que les auteurs du projet de loi se sont engagés à inclure une telle référence dans les futurs projets de loi.

Par ailleurs, le Conseil d'État a de nouveau remarqué que les auteurs du projet de loi n'ont ni précisé les points divergences des divers accords par rapport au modèle de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur lequel ils se basent, ni relevé les spécificités des accords sous rubrique. Les auteurs du projet se sont engagés à mettre en évidence ces points de divergences et les spécificités dans l'avenir dans les cas où ces divergences s'avèrent substantielles.

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation quant au fond. Aux yeux du Conseil d'État, les modifications futures à apporter par arrangements directs entre les autorités aéronautiques aux annexes des accords qui font l'objet de la loi d'approbation en projet ne nécessitent pas l'assentiment du législateur, puisque l'objet des annexes à modifier est limité aux tableaux de route des compagnies aériennes désignées. Toute autre modification d'un accord qui fait l'objet de la loi d'approbation en projet nécessite l'assentiment du législateur avant de pouvoir être confirmée par un échange de notes diplomatiques.

\*

## VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dans la teneur qui suit :

\*

**« PROJET DE LOI  
portant approbation**

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;**
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;**
- 3° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services », fait à New York, le 25 septembre 2018 ;**
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018**

**Art. 1er.** Est approuvé l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018.

**Art. 2.** Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018.

**Art. 3.** Est approuvé l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services », fait à New York, le 25 septembre 2018.

**Art. 4.** Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018. »

Luxembourg, le 28 septembre 2020

*Le Rapporteur,*  
Mars DI BARTOLOMEO

*Le Président,*  
Yves CRUCHTEN

7476



**BULLETIN DE VOTE (5)****OBJET:    Projet de loi  
          N°7476**

Nom des Députés			Vote			Procuration (nom du député)
			Oui	Non	Abst.	
Mme	ADEHM	Diane	x			
Mme	AHMEDOVA	Semiray	x			
M.	ARENDT	Guy	x			
Mme	ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			
Mme	ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			
M.	BACK	Carlo	x			
M	BAULER	André	x			
M.	BAUM	Gilles	x			
M.	BAUM	Marc	x			
Mme	BEISSEL	Simone	x			
M.	BENOY	François	x			
Mme	BERNARD	Djuna	x			
M.	BIANCALANA	Dan	x			(HEMMEN Cécile)
Mme	BURTON	Tess	x			
M.	CLEMENT	Sven	x			
Mme	CLOSENER	Francine	x			
M.	COLABIANCHI	Frank	x			
M.	CRUCHTEN	Yves	x			
M.	DI BARTOLOMEO	Mars	x			
M.	EICHER	Emile	x			
M.	EISCHEN	Félix	x			(ARENDT ép. Kemp Nancy)
Mme	EMPAIN	Stéphanie	x			
M.	ENGEL	Georges	x			(CRUCHTEN Yves)
M.	ENGELEN	Jeff	x			
M.	ETGEN	Fernand	x			
M.	GALLES	Paul	x			
Mme	GARY	Chantal	x			
M.	GLODEN	Léon	x			(MODERT Octavie)
M.	GOERGEN	Marc	x			
M.	GRAAS	Gusty	x			
M.	HAAGEN	Claude	x			
M	HAHN	Max	x			
M.	HALSDORF	Jean-Marie	x			
M.	HANSEN	Marc	x			
Mme	HANSEN	Martine	x			
Mme	HARTMANN	Carole	x			
Mme	HEMMEN	Cécile	x			
Mme	HETTO-GAASCH	Françoise	x			
M.	KAES	Aly	x			
M.	KARTHEISER	Fernand	x			
M.	KEUP	Fred	x			
M.	KNAFF	Pim	x			
M.	LAMBERTY	Claude	x			
M.	LIES	Marc	x			
Mme	LORSCHÉ	Josée	x			
M.	MARGUE	Charles	x			
M.	MISCHO	Georges	x			
Mme	MODERT	Octavie	x			
M.	MOSAR	Laurent	x			
Mme	MUTSCH	Lydia	x			
Mme	POLFER	Lydie	x			(BAUM Gilles)
M.	REDING	Roy	x			(KARTHEISER Fernand)
Mme	REDING	Viviane	x			
M.	ROTH	Gilles	x			
M.	SPAUTZ	Marc	x			(HANSEN Martine)
M.	WAGNER	David	x			
M.	WILMES	Serge	x			
M.	WISELER	Claude	x			
M.	WOLTER	Michel	x			(WISELER Claude)

	OUI	NON	ABST
Votes personnels	51	0	0
Votes par procuration	8	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Le Président:

Le Secrétaire général:

7476/04

**N° 7476<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

**PROJET DE LOI**

portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services”, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ÉTAT**

(27.10.2020)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 15 octobre 2020 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI  
portant approbation**

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l'“Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services”, fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 15 octobre 2020 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 11 février 2020 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 27 octobre 2020.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

46



## **Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile**

### **Procès-verbal de la réunion du 28 septembre 2020**

#### Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 26 mars 2020, 25 et 27 mai 2020, 2, 10, 12 et 30 juin 2020, 6, 20 et 22 juillet 2020
2. 7476 **Projet de loi portant approbation**  
1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;  
2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;  
3° de l'"Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services", fait à New York, le 25 septembre 2018 ;  
4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018  
- Rapporteur : Monsieur Mars Di Bartolomeo  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7602 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Serbie concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, fait à Luxembourg, le 4 février 2020**  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi
4. 7502 **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Malte relatif à la protection réciproque et à l'échange d'informations classifiées, fait à New York, le 26 septembre 2019**  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. 7529 **Projet de loi portant approbation de l'Accord de partenariat stratégique entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Japon, d'autre part, fait à Tokyo, le 17 juillet 2018**  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
6. Documents européens : adoption de la liste des documents transmis entre le 11 juillet et le 25 septembre 2020

7. Divers

\*

Présents : Mme Simone Beissel, Mme Djuna Bernard, M. Yves Cruchten, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Stéphanie Empain, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, Mme Lydie Polfer, Mme Viviane Reding, M. Marc Spautz, M. David Wagner, M. Claude Wiseler

M. Sven Clement, observateur délégué

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, remplaçante de M. Jean-Marie Halsdorf

M. Marc Angel, M. Christophe Hansen, Mme Isabel Wiseler-Santos Lima, membres du Parlement européen

M. Olivier Baldauff, Ministère des Affaires étrangères et européennes

M. Paul Jung, ANS, Ministère de l'Intérieur

M. Micael Borges, Mme Sarah Brock, Mme Rita Brors, Mme Elisabeth Funk, de l'Administration parlementaire

M. Eric Harsch, du groupe parlementaire LSAP

Excusés : M. Jean-Marie Halsdorf

M. Charles Goerens, Mme Tilly Metz, Mme Monica Semedo, membres du Parlement européen

\*

Présidence : M. Yves Cruchten, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 26 mars 2020, 25 et 27 mai 2020, 2, 10, 12 et 30 juin 2020, 6, 20 et 22 juillet 2020**

Les projets de procès-verbaux sont adoptés.

- 2. 7476 Projet de loi portant approbation**  
1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;  
2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;  
3° de l'"Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services", fait à New York, le 25 septembre 2018 ;  
4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018

Le Rapporteur présente brièvement son projet de rapport. Le projet de rapport est adopté avec l'abstention de M. Kartheiser.

3. **7602** **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Serbie concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, fait à Luxembourg, le 4 février 2020**
4. **7502** **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Malte relatif à la protection réciproque et à l'échange d'informations classifiées, fait à New York, le 26 septembre 2019**

Mme Lydia Mutsch est nommée Rapporteuse des deux projets de loi.

Les deux accords suivent le même modèle qu'une série d'autres accords relatifs à la protection réciproque et à l'échange d'informations classifiées déjà conclus avec un certain nombre d'autres pays et énumérés dans les exposés de motifs des deux projets de loi. Tous ces accords reposent sur la loi modifiée du 15 juin 2004 relative à protection des pièces et aux habilitations de sécurité. Les accords définissent le type de documents et d'informations visés ainsi que les niveaux et mesures de protection réciproque.

L'accord signé avec la République de Malte a été négocié par l'Autorité nationale de sécurité (ANS) en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères et européennes. Il a été signé le 26 septembre 2019 à New York.

L'accord signé avec la République de Serbie a été préparé lors d'une visite des autorités serbes à Luxembourg en janvier 2018, suivie d'une visite de retour en août 2019. L'accord a été signé le 4 février 2020 à Luxembourg.

#### Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

D'autres accords similaires sont en préparation avec la Lituanie, la Bosnie-Herzégovine et les Pays-Bas. Les négociations avec la Lituanie touchent à leur fin, tandis que celles avec la Bosnie-Herzégovine sont encore en cours. Les Pays-Bas ont adopté récemment une nouvelle loi en la matière et sont désormais prêts pour entamer les négociations. Les premiers contacts ont eu lieu en septembre 2020. Quant à la Suisse, le Luxembourg est en attente d'une demande officielle en la matière.

5. **7529** **Projet de loi portant approbation de l'Accord de partenariat stratégique entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Japon, d'autre part, fait à Tokyo, le 17 juillet 2018**

M. Yves Cruchten est nommé Rapporteur du projet de loi.

L'Accord de partenariat stratégique se situe au niveau le plus élevé des rapports entre l'Union européenne et des pays tiers. Ensemble avec l'Accord de partenariat économique, l'Accord de partenariat stratégique avec le Japon constitue un moment historique de coopération politique et économique



bilatérale et dans la région. L'accord a été signé le 17 juillet 2018 à Tokyo. Le Japon a déjà ratifié cet Accord. Jusqu'à présent, 13 Etats membres de l'Union européenne l'ont également ratifié.

#### Le contenu de l'Accord

L'Accord se base sur les principes de la Charte des Nations unies. L'article 1<sup>er</sup> retient les valeurs communes et les principes du dialogue. Il est à relever que l'article 10 utilise le terme de « multilatéralisme efficace ». L'article 2 est consacré aux valeurs de la démocratie, de l'état de droit, des droits de l'homme et les libertés fondamentales. Le Japon n'a pas encore aboli la peine de mort, point régulièrement soulevé par l'UE au cours des échanges.

Les articles suivants mentionnent les échanges dans les différents champs d'application : politique de développement et d'aide humanitaire (articles 11 et 12), coopération économique, industrielle et fiscale (articles 13 à 22), politique et réglementations environnementales (articles 23), changement climatique (article 24), politique urbaine (article 24), politique urbaine (article 25), énergie (article 26), agriculture (article 27), pêche (article 28), affaires maritimes (article 29), emploi et affaires sociales (article 30) et santé (article 31). Les articles 32 à 39 traitent des questions de justice, de liberté et de sécurité. L'article 40 est dédié à l'éducation, la jeunesse et des sports, l'article 41 à la culture.

Les articles 42, 43 et 44 sont consacrés au dialogue politique et aux mécanismes de consultation. L'article 42 prévoit la possibilité de sanctions en cas de non-respect des dispositions de l'Accord, l'article 48 celle d'une suspension unilatérale.

Les dispositions finales sont énumérées aux articles 45 à 51.

#### Les relations entre le Japon et le Luxembourg

Le Japon est un partenaire essentiel du Luxembourg dans la région. Des liens existent par ailleurs entre les deux monarchies. A l'occasion du décès du Grand-Duc Jean, le chef d'Etat japonais a procédé à un geste important de condoléance. Une visite d'Etat japonaise au Luxembourg a eu lieu en 2009. Au cours de l'actuelle crise du Covid-19, le Luxembourg a fait un don de médicaments au Japon. Sont également à mentionner les échanges bilatéraux économiques et les relations parlementaires par le biais de groupes d'amitié réciproques.

#### Débat

Il s'avère en réponse à une question de M. Wagner que les tribunaux arbitraux n'ont pas fait partie des négociations de l'Accord.

### **6. Documents européens: adoption de la liste des documents transmis entre le 11 juillet et le 25 septembre 2020**

La liste des documents est approuvée. Le Président de la Commission met l'accent sur le document COM(2020)324 traitant des préparations en vue de la fin de la période de transition du Royaume-Uni. Il est prévu d'inviter, le moment donné, le Co-rapporteur du Parlement européen, M. Christophe Hansen, ainsi

que le Ministre des Affaires étrangères et européennes pour discuter sur ce sujet.

**7. Divers**

Le Président de la Commission informe qu'une prochaine réunion avec le Ministre des Affaires étrangères et européennes pourrait avoir lieu en dehors de la plage horaire fixe de la Commission.

Mme Reding demande de recevoir de plus amples informations concernant les mesures de Covid-19 prises par les différentes « Länder » allemands envers le Luxembourg.

Luxembourg, le 28 septembre 2020

La Secrétaire-administratrice,  
Rita Brors

Le Président de la Commission des Affaires étrangères  
et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et  
de l'Asile,  
Yves Cruchten

7476



## Loi du 17 novembre 2020 portant approbation

- 1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;
- 2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;
- 3° de l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services », fait à New York, le 25 septembre 2018 ;
- 4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 15 octobre 2020 et celle du Conseil d'État du 27 octobre 2020 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Est approuvé l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018.

### **Art. 2.**

Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018.

### **Art. 3.**

Est approuvé l' « Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on air services », fait à New York, le 25 septembre 2018.

### **Art. 4.**

Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018.

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.

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*  
**Jean Asselborn**

Palais de Luxembourg, le 17 novembre 2020.  
**Henri**

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*  
**François Bausch**

---

Doc. parl. 7476 ; sess. ord. 2018-2019, 2019-2020 et 2020-2021.

---

**ACCORD**  
**RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE**  
**LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**  
**ET**  
**LE BURKINA FASO**

**TABLE DES MATIERES****PREAMBULE**

<b>ARTICLE 1<sup>er</sup> :</b>	Définitions
<b>ARTICLE 2 :</b>	Octroi des droits
<b>ARTICLE 3 :</b>	Désignation et autorisation
<b>ARTICLE 4 :</b>	Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation
<b>ARTICLE 5 :</b>	Application des lois et règlements
<b>ARTICLE 6 :</b>	Reconnaissance mutuelle des certificats et licences
<b>ARTICLE 7 :</b>	Sécurité de l'aviation
<b>ARTICLE 8 :</b>	Sûreté de l'aviation
<b>ARTICLE 9 :</b>	Droits de douane et autres frais
<b>ARTICLE 10 :</b>	Principe régissant l'exploitation des services et capacité
<b>ARTICLE 11 :</b>	Tarifs
<b>ARTICLE 12 :</b>	Représentation des compagnies aériennes
<b>ARTICLE 13 :</b>	Opportunités commerciales et transfert de fonds
<b>ARTICLE 14 :</b>	Accord de coopération
<b>ARTICLE 15 :</b>	Transport de fret intermodal
<b>ARTICLE 16 :</b>	Redevance d'usage
<b>ARTICLE 17 :</b>	Soumission des programmes de vols
<b>ARTICLE 18 :</b>	Données statistiques
<b>ARTICLE 19 :</b>	Consultations
<b>ARTICLE 20 :</b>	Règlement des différends
<b>ARTICLE 21 :</b>	Modification de l'accord
<b>ARTICLE 22 :</b>	Convention multilatérale
<b>ARTICLE 23 :</b>	Résiliation
<b>ARTICLE 24 :</b>	Enregistrement
<b>ARTICLE 25 :</b>	Entrée en vigueur

**Annexe**

## PREAMBULE

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Burkina Faso ci-après dénommés les Parties contractantes ;

Etant Parties 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 haut de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

Sont convenus ce qui suit :

## ARTICLE 1 : DEFINITIONS

Pour l'application du présent accord et de ses annexes sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- a) **«Autorités aéronautiques»** : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre responsable de l'aviation civile et en ce qui concerne le Burkina Faso, le ministre chargé de l'aviation civile ou dans les deux cas toute personne ou structure habilitée à exercer les fonctions assignées aux dites Autorités ;
- b) **«Accord»** : le présent accord et ses annexes et toute modification ou tout amendement qui peut leur être apportés ;
- c) **«Services Aériens», «Service aérien international», «Compagnie aérienne» et «Escale non commerciale»** : ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données à l'article 96 de la Convention ;
- d) **«Capacité»**
- en relation avec un aéronef, la charge payante disponible de cet aéronef sur une route ou une Partie de la route ;
  - en relation avec un service spécifique, la capacité de l'aéronef utilisé pour tel service multiplié par le nombre de fréquence exercé par ledit aéronef au-delà de la période définie sur une route ou une Partie de la route ;
- e) **«Convention»** : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties ;
- f) **«Compagnies aériennes désignées»** : toutes compagnies aériennes qui ont été désignées ou autorisées conformément à l'article 3 de cet accord ;
- g) **«Routes spécifiées»** : les routes déterminées ou à déterminer à l'annexe de cet accord ;
- h) **«Equipement de bord», «Equipement au sol», «Provision de bord», «Pièces de rechange»** ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 ;
- i) **«Tarifs»** : les prix à payer pour le transport des passagers et du fret et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent ainsi que les prix et conditions pour les services d'agences et autres services auxiliaires à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives au transport du courrier ;
- j) **«Territoire»** : à la même signification que celle de l'article 2 de la Convention ;
- k) **«Trafic»** : passagers, bagages, cargo, fret et courrier ;



- l) **«Redevances d'usage»** : redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installation de navigation aérienne par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs cargaison ;
- m) **«Rupture de charge»** : signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré sur une section de la route par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section ;
- n) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union européenne ;
- o) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Burkina Faso s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest.

## **ARTICLE 2 : OCTROI DES DROITS**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées en Annexe I du présent accord par les compagnies désignées par l'autre Partie contractante :
- a) le droit de survoler sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante ;
  - b) le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
  - c) le droit d'embarquer et de débarquer sur lesdits territoires aux points situés sur les routes spécifiées en Annexe 1 du présent accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier de façon séparée ou combinée à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ;
  - d) les droits précisés par ailleurs dans le présent accord.
2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est considérée comme conférant à compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante, le droit d'embarquer contre rémunération ou frais de location, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

## **ARTICLE 3 : DESIGNATION ET AUTORISATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique 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.
2. Dès réception de cette désignation et en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou les compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus. Les autorisations ne sont autorisées que si :
- a) en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, la compagnie aérienne :
    - i) est établie sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne (UE) et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou
    - ii) est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union européenne (UE) responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'Autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; ou
    - iii) est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou est effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
    - iv) se conforme aux lois ou règlements du Burkina Faso ; et
    - v) exploite les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
  - b) en ce qui concerne le Burkina Faso, la compagnie aérienne :
    - i) est établie sur son territoire et autorisée selon la réglementation en vigueur au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et possède un agrément

- de transporteur aérien valable conformément à la législation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ; ou
- ii) est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes pertinentes, en particulier les annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago et que l'Autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; et
  - iii) est détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou est effectivement contrôlée par des « États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et/ou par des ressortissants des États membres de l'UEMOA » ; et
  - iv) se conforme aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; et
  - v) exploite les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
3. Dès réception des autorisations, la compagnie aérienne désignée peut, à tout moment, commencer à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition qu'elle respecte les dispositions du présent accord, en particulier, celles relatives à la fixation des tarifs tel que stipulé à l'article 11.

#### **ARTICLE 4 : REVOCATION, SUSPENSION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION**

1. Chaque Partie contractante peut refuser, révoquer ou suspendre ou assortir de conditions les autorisations visées à l'article 3 du présent accord lorsque la compagnie aérienne désignée :
- a) en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg :
    - i) n'est pas établie sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne (UE) et ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou
    - ii) n'est pas soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union européenne (UE) responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
    - iii) 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 de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
    - iv) ne se conforme pas aux lois ou règlements du Burkina Faso ; ou
    - v) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
  - b) en ce qui concerne le Burkina Faso :
    - i) n'est pas établie sur son territoire selon la réglementation en vigueur au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et ne possède pas d'agrément de transporteur aérien valable conformément à la législation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ; ou
    - ii) n'est soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne et que l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
    - iii) n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des « États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et/ou par des ressortissants des États membres de l'UEMOA » ; ou
    - iv) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
    - v) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent accord.
2. A moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après des

consultation avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'article 19 du présent accord.

#### **ARTICLE 5 : APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS**

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine sont respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, bagages, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douanes, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages, et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard, doivent être soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

#### **ARTICLE 6 : RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES**

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes convenues, à condition que ces licences ou ces certificats aient été délivrés ou validés conformément aux normes minimales standards égales ou supérieures à celles de la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître valables aux fins de vols réalisés au-dessus de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou tout autre pays.
2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats visés au paragraphe 1, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention et laquelle différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique concernée. L'absence d'accord satisfaisant constituera un motif d'application de l'article 4 (Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) du présent accord.

#### **ARTICLE 7 : SECURITE DE L'AVIATION**

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 ci-dessus, 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 à ces normes minimales de

l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. A défaut, de prendre les mesures appropriées dans un le délai convenu, l'article 4 (Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) pourra dès lors s'appliquer.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour les 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 (qualifié dans le présent article « inspection au sol »), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agira d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord ou autour de l'aéronef. Toutefois conformément aux obligations visées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à 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 en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite:
  - (a) de graves préoccupations quant 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 ;
  - (b) de graves préoccupations quant 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 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 la compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par un représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus 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 compagnie aérienne désignée 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'un refus d'accès en vue d'une inspection ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

## **ARTICLE 8 : SURETE 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 l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. 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 suppression des actes illicite de violences 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 01 mars 1991 et toute autre convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les Parties contractantes sont Parties.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile et notamment pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils ou 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.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire respectif, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes.  
En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates, avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe (2) de l'article 19 (Consultations) et de l'article 21 (Modification) du présent accord.
4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. 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 et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.
5. 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 aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.
6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

## **ARTICLE 9 : DROITS DE DOUANE ET AUTRES FRAIS**

1. Chaque Partie contractante exonère, sur une base de réciprocité, les aéronefs employés en service international par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante ainsi que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinées à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés pour l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des compagnies aériennes et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies, de tous droits ou taxes exigibles conformément aux dispositions de l'article 24 de la Convention.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent au paragraphe 1 du présent article, lorsqu'ils sont :
  - a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils n'y soient aliénés ;
  - b) conservés à bord des aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes à leur arrivée ou jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante ;
  - c) embarqués à bord d'aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération et destinés à être partiellement ou totalement utilisés ou consommés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, sous réserve qu'ils n'y soient aliénés ;
3. L'équipement habituel des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation 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.
4. Les bagages et fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

#### **ARTICLE 10 : PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES ET CAPACITE**

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent accord.
2. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus par le présent accord, conformément aux principes régissant la Convention de Chicago.
3. Les services agréés fournis par les compagnies aériennes désignées par une Partie contractante doivent répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et auront comme objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et prévisionnels des passagers et fret incluant le courrier entre les territoires des deux Parties contractantes.
4. Pour l'exploitation des services agréés, la capacité totale et les fréquences qui seront offertes sur les services convenus seront préalablement déterminés, de commun accord, par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes avant le début de l'exploitation. Lesdites capacités et fréquences des services préalablement déterminés peuvent être revues et révisées périodiquement par les lesdites Autorités.

#### **ARTICLE 11 : TARIFS**

1. Les tarifs à appliquer par la ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante pour des services aériens internationaux opérés à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, doivent être établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que les tarifs pratiqués sur le même parcours par d'autres entreprises de transport aérien.
2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent dans la mesure du possible, faire l'objet de consultations entre les entreprises désignées par chaque Partie contractante.
3. L'intervention des Parties contractantes doit se limiter à :
  - a) prévenir les tarifs ou pratiques discriminatoires ;
  - b) protéger les consommateurs contre des tarifs très élevés ou restrictifs sans motif raisonnable, du fait d'un abus de position dominante ; et

- c) protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un appui des autorités publiques, à titre directe ou indirect.
4. Les compagnies aériennes désignées par une Partie ne sont pas tenues de soumettre les tarifs visés au paragraphe 1 pour approbation à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.
5. Aucune des Parties ne doit permettre à sa compagnie aérienne désignée, de fixer des tarifs, soit seul ou conjointement avec une ou plusieurs compagnies, pour abuser d'une position dominante de nature à affecter sérieusement un concurrent pouvant être une compagnie aérienne d'une Partie contractante ou de l'exclure d'une route.
6. Les Parties contractantes conviennent que les pratiques suivantes, en relation avec la fixation des prix, de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme pratiques déloyales méritant un examen approfondi :
- a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ;
  - b) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ;
  - c) les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices ;
  - d) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.
7. L'Autorité aéronautique d'une Partie contractante peut demander des consultations, au cas où elle ne serait pas satisfaite des tarifs appliqués ou proposés par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, si cela est également demandé par l'autre Partie contractante. Dans tous les cas, aucune Autorité aéronautique ne doit prendre une décision unilatérale pour empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien des tarifs de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante.
8. Nonobstant ce qui précède, la compagnie aérienne d'une Partie contractante fournira, sur demande de l'Autorité aéronautique d'une Partie contractante, les informations relatives à la fixation des prix dans les formats spécifiés par ladite Autorité aéronautique.
9. Aucune des Parties contractantes ne doit imposer aux compagnies aériennes désignées d'une autre Partie contractante un droit de préférence ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent accord.

#### **ARTICLE 12 : REPRESENTATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et ce conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité, avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

#### **ARTICLE 13 : OPPORTUNITES COMMERCIALES ET TRANSFERT DE FONDS**

1. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents.

Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans toutes devises convertibles et/ou en devises locales.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagnées par ladite compagnie aérienne sur le territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.
3. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de réciprocité, aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie contractante de l'exploitation de services de transport aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition n'est pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

#### **ARTICLE 14 : ACCORDS DE COOPERATION**

La ou les compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section 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 venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;

à condition que ces compagnies aériennes détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés, et que le client soit informé au lieu d'achat de son billet, de la compagnie aérienne qui effectuera chaque trajet du vol.

#### **ARTICLE 15 : TRANSPORT DE FRET INTERMODAL**

1. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, à accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports et conformément à la réglementation nationale en vigueur.
2. 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 des prestataires indirects de services de fret aérien. 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 expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

#### **ARTICLE 16 : REDEVANCES D'USAGE**

1. Les aéroports, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie contractante sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne soient pas moins favorables que les conditions les plus favorables



offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.

2. L'établissement et la perception des redevances et taxes imposées aux aéronefs d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante pour l'utilisation de l'aéroport, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes doivent être justes et équitables. De telles redevances d'usage ne seront pas imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractantes à des conditions moins favorables que celles accordées aux autres compagnies aériennes qui exploitent les services similaires.
3. Chaque Partie contractante doit encourager les consultations entre ses autorités compétentes et les compagnies utilisant les services et les installations, si possible, par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces compagnies. Les usagers doivent être informés, au préalable, de toutes modifications des redevances d'usage, pour permettre à ceux-ci d'exprimer leurs points de vue avant que des changements ne soient apportés.

#### **ARTICLE 17 : APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS**

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante soumet pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le programme de vols de chaque période (Eté, Hiver) qu'elle envisage, au moins trente (30) jours, avant l'exploitation des services convenus.
2. Pour les vols supplémentaires que la compagnie désignée d'une Partie souhaite assurer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés, cette compagnie demandera l'autorisation préalable des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes seront soumises conformément aux lois et règlements nationaux de la Partie contractante. Les mêmes procédures doivent être appliquées pour toute modification de ce programme.

#### **ARTICLE 18 : DONNEES STATISTIQUES**

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des données statistiques jugées raisonnablement nécessaires pour apprécier la capacité offerte sur les services convenus exploités par la ou les compagnies désignées par la première Partie contractante. Ces données statistiques doivent inclure toutes les informations requises pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

#### **ARTICLE 19 : CONSULTATIONS**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent accord et de ses annexes, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes conviennent autrement.

#### **ARTICLE 20 : REGLEMENT DES DIFFERENDS**

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes et relatif à l'interprétation ou l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforceront 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 de toute personne ou organisme.

3. Au cas où les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut, conformément aux lois et règlements, soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre et le troisième est désigné par les deux arbitres ainsi nommés.
4. 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 d'une notification, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours à compter de la date de nomination des deux arbitres.
5. Si l'une des Parties contractantes ne parvient pas 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'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.  
Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.
6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du présent article.

#### **ARTICLE 21 : MODIFICATION DE L'ACCORD**

1. 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 entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les Autorités aéronautiques.

#### **ARTICLE 22 : CONVENTION MULTILATERALE**

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 : RESILIATION**

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier 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'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans un tel cas, l'accord prendra 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. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la date de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **ARTICLE 24 : ENREGISTREMENT**

Le présent accord et tout amendement y afférant doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**ARTICLE 25 : ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent accord entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification, par échange de note diplomatique entre les Parties contractantes, confirmant l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 en double exemplaire en langue française.

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

**Romain Schneider  
Ministre de la Coopération et de  
l'Action humanitaire**

**Pour le Gouvernement du  
Burkina Faso**

**Jacqueline Zaba/Nikiema  
Ambassadeur du Burkina Faso  
au Grand-Duché de Luxembourg**

**ANNEXE****TABLEAU DES ROUTES**

1. Les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg seront autorisées à exploiter les services aériens dans les directions suivantes :

<b>Au départ du Luxembourg</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points de destination</b>	<b>Points au-delà</b>
Luxembourg		Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	

2. Les compagnies aériennes désignées par le Burkina Faso seront autorisées à exploiter les services aériens dans les directions suivantes:

<b>Au départ du Burkina Faso</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points de destination</b>	<b>Points au-delà</b>
Ouagadougou et Bobo-Dioulasso		Luxembourg	

**Notes :**

- (\*) Les points intermédiaires et au-delà seront déterminés ultérieurement par les Autorités aéronautiques des deux Parties.
- (\*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par les compagnies aériennes désignées sur un ou tout vol à leur discrétion, à condition que les services sur ces routes débutent et s'achèvent sur le territoire de la Partie désignatrice de la compagnie.

**ACCORD ENTRE**  
**LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**  
**ET**  
**LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE**  
**L'URUGUAY**

## PRÉAMBULE

Le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes ;

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

Désireux de contribuer à l'avancement de l'aviation internationale ;

Désireux de garantir le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

Désireux de conclure un Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay en vue d'établir des Services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

### ARTICLE 1

#### Définitions

1. Pour l'application du présent Accord :

- a. l'expression « Autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République orientale de l'Uruguay, la Direction nationale de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités ;
- b. les « Services convenus » et la « Route spécifiée » désignent respectivement : les Services aériens internationaux en application du présent Accord et la route spécifiée dans l'Annexe du présent Accord ;
- c. « l'Accord » désigne : le présent Accord, son Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement y relatif ;
- d. les termes « Service aérien », « Service aérien international » et « Compagnie aérienne » ont le sens qui leur est respectivement attribué dans l'Article 96 de la Convention ;
- e. le terme « Changement d'aéronef » désigne : l'exploitation de l'un des Services convenus par une Compagnie désignée d'une façon telle qu'un ou plusieurs secteurs de la Route spécifiée sont empruntés par différents aéronefs ;
- f. le terme « Convention » désigne : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement 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 ;
- g. le terme « Compagnie désignée » désigne : une Compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;
- h. le terme « Provisions de bord » désigne : les articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les fournitures hors taxe ;
- i. le terme « sous douane » désigne : les Provisions temporairement sous la garde des autorités douanières ;
- j. le terme « Prix » désigne : tout montant, à l'exception des impôts prélevés par le Gouvernement, appliqué ou devant être appliqué par la Compagnie aérienne, directement ou par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne ou entité pour le transport de passagers (et leurs bagages) et de fret (à l'exception du courrier), y compris :
  - I. les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un prix ; et
  - II. les frais et conditions appliqués pour tout service auxiliaire à un tel transport et proposé par la Compagnie aérienne ;
- k. le terme « Territoire » en lien avec l'une des deux Parties contractantes s'entend des régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante ;

- l. le terme « Frais d'utilisation » désigne : les frais facturés aux Compagnies aériennes pour les installations ou services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ;
- m. le terme « Capacité » désigne : la combinaison de la fréquence hebdomadaire, de la configuration et du type d'aéronef utilisé sur la route proposée au public par la ou les Compagnies désignées.

## ARTICLE 2

### Octroi des droits

Sauf disposition contraire prévue dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

- a. le droit de survoler son Territoire sans atterrir ;
- b. le droit de faire des escales sur son Territoire à des fins non commerciales ; et
- c. lors de l'exploitation d'un Service convenu sur une Route spécifiée, le droit de faire des escales sur son Territoire, dans le cadre du trafic international, pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier séparément ou dans n'importe quelle combinaison ;
- d. le droit de faire valoir ses droits de trafic commercial en vertu de la cinquième (5e) à la neuvième (9e) liberté inclusivement.

## ARTICLE 3

### Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs Compagnies aériennes pour exploiter des Services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe, et de remplacer une autre Compagnie aérienne par une Compagnie aérienne précédemment désignée.
2. Dès réception d'une telle notification, chaque Partie contractante accorde, sans délai, à la ou aux Compagnies aériennes ainsi désignées par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation appropriées en vertu des dispositions du présent Article, sauf si elle n'est pas assurée que :
3. Le Gouvernement désignant la Compagnie aérienne maintient ou applique les normes visées à l'Article 15 (Sécurité) et à l'Article 16 (Sûreté de l'aviation) ;
4. La Compagnie désignée est qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement applicables à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante selon la ou les applications.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent Article, la ou les Compagnies désignées peuvent commencer, à tout moment, à exploiter les Services convenus, en totalité ou en partie, à condition que lesdites compagnies respectent les dispositions du présent Accord.

## ARTICLE 4

### Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de la République orientale de l'Uruguay ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
  - (a) la Compagnie aérienne n'est pas établie sur le Territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation de la Communauté européenne ; ou
  - (b) l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un 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 et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République orientale de l'Uruguay ; 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 l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une Compagnie aérienne désignée par la République orientale de l'Uruguay, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le Territoire de la République orientale de l'Uruguay et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République orientale de l'Uruguay ; ou  
les autorités de la République orientale de l'Uruguay n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la Compagnie aérienne ; ou
  - (b) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République orientale de l'Uruguay ; ou
  - (c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ;  
ou
  - (d) 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 visés ci-dessus, les droits établis au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

## ARTICLE 5

### Prix

1. Les prix appliqués pour les services aériens internationaux exploités conformément au présent Accord ne sont pas soumis à l'approbation de l'une des deux Parties contractantes et ne doivent pas être déposés par lesdites Parties contractantes, sauf à des fins purement informatives et pour la durée légale requise. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :
- i) la prévention des prix dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui est susceptible de ou destiné à avoir pour effet de causer un préjudice à un concurrent ou de l'exclure d'une route ;
  - ii) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ;
  - iii) la protection des compagnies désignées contre les prix artificiellement bas.
2. Les Parties contractantes ne doivent prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix qu'une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer (a) pour des services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes ou (b) pour des Services aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie contractante ou de tout autre pays.
3. Si une Partie contractante estime qu'un prix qu'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour des services aériens internationaux est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 2 du présent Article, elle peut demander des consultations en vertu de l'Article 18 (Consultations) du présent Accord et doit notifier l'autre Partie contractante des motifs de son mécontentement dès que possible. Lesdites consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande, et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent



à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le nouveau prix n'entre pas ou ne demeure pas en vigueur.

## ARTICLE 6

### Activités commerciales

1. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit :
  - a. d'établir des bureaux sur le Territoire de l'autre Partie contractante aux fins de promotion et de vente de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires (y compris le droit de vendre et d'émettre des tickets et/ou des connaissements aériens en son propre nom et au nom de toute autre Compagnie aérienne) et d'autres installations requises pour l'exécution des services de transport aérien ;
  - b. de procéder à la vente de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires, sur le Territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents et/ou d'autres Compagnies aériennes ;
  - c. de vendre de tels services de transport, ainsi que des services auxiliaires ou supplémentaires, et toute personne est libre de les acheter dans toute monnaie.
2. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante son personnel de direction, d'exploitation, commercial et technique nécessaire pour assurer les services de transport aérien, ainsi que les services auxiliaires ou supplémentaires.
3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la Compagnie désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou Compagnie aérienne opérant sur le Territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le Territoire de ladite Partie contractante.
4. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, chaque Compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») et, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque lesdits règlements et lois limitent ou entravent les services d'auto-assistance, chaque compagnie désignée est traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.
5. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord, chaque compagnie désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords commerciaux ou de marketing coopératif, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec :
  - a) la ou les Compagnies désignées de la même Partie contractante ;
  - b) la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de code domestique ;
  - c) la ou les Compagnies désignées d'un pays tiers à condition que :
    - (i) la ou les Compagnies aériennes exploitantes impliquées dans lesdits accords de marketing coopératif détiennent les droits de trafic sous-jacents, y compris les droits relatifs aux routes et à la Capacité, et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
    - (ii) toutes les Compagnies marketing impliquées dans lesdits accords de coopération détiennent les droits sous-jacents relatifs aux routes et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
    - (iii) tous les tickets vendus par la compagnie aérienne sur son point de vente spécifient clairement à l'acheteur la compagnie aérienne qui desservira effectivement chaque secteur de la route et avec quelle(s) compagnie(s) aérienne(s) l'acheteur conclura une relation contractuelle.

Lorsqu'une compagnie désignée assure les services convenus dans le cadre d'accords de partage de code en tant que compagnie aérienne exploitante, la capacité totale exploitée est prise en compte au titre de la Capacité de la Partie contractante désignant ladite Compagnie aérienne exploitante. La Capacité proposée par la Compagnie marketing dans le cadre de services de partage de code assurés par d'autres compagnies aériennes n'est pas prise en compte au titre de la Capacité de la Partie contractante désignant ladite Compagnie aérienne.

6. Chaque compagnie désignée peut utiliser tout transport de surface pour le transport aérien international de passagers et de fret. Les activités susmentionnées sont effectuées conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

## **ARTICLE 7**

### **Changement d'aéronef**

1. Sur un ou plusieurs segments des Routes spécifiées, une Compagnie désignée peut assurer des services aériens internationaux sans limite de changement en un point quelconque le long de la Route spécifiée en termes de type ou de nombre d'aéronefs exploités, à condition que, dans la direction sortante, le transport au-delà dudit point soit dans la continuité du transport en provenance du Territoire de la Partie contractante qui a désigné la Compagnie aérienne et que, dans la direction entrante, le transport à destination du Territoire de la Partie contractante qui a désigné la Compagnie aérienne soit en continuité du transport en provenance dudit point.
2. Aux fins des opérations de Changement d'aéronef, une Compagnie aérienne désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement en location. Elle peut également collaborer avec d'autres Compagnies aériennes dans le cadre d'accords commerciaux et/ou de marketing coopératif.
3. Une Compagnie désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à ses opérations de Changement d'aéronef.

## **ARTICLE 8**

### **Concurrence loyale**

1. Chaque Partie contractante offre à chaque Compagnie désignée 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 prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante.
3. Chaque Partie contractante autorise chaque Compagnie désignée 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 la ou les Compagnies désignées 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.
4. Aucune des Parties contractantes n'impose à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques, telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la Capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

**ARTICLE 9****Taxes, droits de douane et frais**

1. Les aéronefs exploités pour des Services aériens internationaux par la ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, le carburant et les huiles lubrifiantes, les Provisions de bord ainsi que les supports promotionnels conservés à bord d'un tel aéronef sont, sur la base de la réciprocité, exemptés de tous les droits de douane, des frais d'inspection et autres droits et frais nationaux ou locaux similaires à l'arrivée sur le Territoire de la Partie contractante, à condition que ledit équipement et lesdites provisions soient conservés à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.
2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, le carburant, les huiles lubrifiantes et les Provisions de bord introduits sur le Territoire de l'une des Parties contractantes par ou au nom d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante, ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite Compagnie désignée et uniquement destinés à être utilisés à bord dudit aéronef dans l'exploitation des Services aériens internationaux, aucun droit ni frais, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le Territoire de la première Partie contractante, ne saurait être appliqué, même lorsque ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage survolant le Territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.  
Les articles susmentionnés peuvent devoir être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières. Les dispositions du présent paragraphe ne sauraient être interprétées de façon qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser les droits de douane qui ont déjà été prélevés sur les biens susmentionnés.
3. L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange, le carburant, les huiles lubrifiantes et les Provisions de bord stockés à bord de l'aéronef de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le Territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite Partie contractante. Cette dernière peut exiger que ces articles soient placés sous sa supervision jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.
4. Les bagages, le fret et le courrier en transit sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.
5. Les exemptions au titre du présent Article sont également disponibles dans des situations dans lesquelles une ou plusieurs Compagnies désignées de l'une des Parties contractantes a convenu des arrangements avec une autre Compagnie aérienne, qui bénéficie également de telles exemptions accordées par l'autre Partie contractante, pour la location ou le transfert sur le Territoire de l'autre Partie contractante des biens spécifiés dans les paragraphes 1, 2 et 3 du présent Article.

**ARTICLE 10****Frais d'utilisation**

1. Les Frais d'utilisation pouvant être imposés ou contrôlés par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante à la ou aux Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement répartis entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, lesdits Frais d'utilisation ne peuvent être imposés aux Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre Compagnie aérienne au moment de leur imposition.
2. Les Frais d'utilisation imposés à la ou 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. Les installations et services qui font l'objet de ces frais sont fournis sur une base efficace et économique.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son Territoire et la ou les Compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite les autorités

ou organismes compétents et la ou les Compagnies aériennes à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des frais conformément aux principes énoncés aux paragraphes (1) et (2) du présent Article.

Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre desdites modifications.

4. Aucune Partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent Article, sauf si : (i) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante ; ou si (ii) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent Article.

## **ARTICLE 11**

### **Double imposition**

1. Les profits découlant de l'exploitation d'aéronefs dans le cadre du trafic international sont uniquement imposables dans l'État dans lequel se trouve le centre de gestion principal de la Compagnie désignée.
2. Les gains découlant de l'aliénation d'aéronefs exploités dans le cadre du trafic international ou les biens mobiliers affectés à l'exploitation desdits aéronefs sont uniquement imposables dans l'État dans lequel se trouve le centre de gestion principal de la Compagnie désignée.
3. Les dispositions du présent Article s'appliquent également aux revenus et profits découlant de la participation à un pool, une exploitation en commun, un accord de marketing coopératif ou un organisme international d'exploitation.
4. Les dispositions du présent Article s'appliquent également aux taxes prélevées sur la base des recettes brutes pour le transport de passagers et de fret dans le trafic international.
5. La rémunération perçue par un résident d'un État contractant pour un emploi exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité dans le cadre du trafic international est uniquement imposable dans ledit État.
6. S'il existe un accord entre les Parties contractantes en vue d'éviter la double imposition et d'empêcher l'évasion fiscale des revenus (ci-après : « accord fiscal ») dans lequel le transport aérien est évoqué et si ledit accord envisage des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 5 du présent Article, les dispositions de l'accord fiscal prévalent.

## **ARTICLE 12**

### **Transfert de fonds**

1. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont en droit de transférer, du Territoire de vente vers leur Territoire domestique, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé dans le Territoire de vente. De tels transferts nets incluent les revenus des ventes, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires, et l'intérêt commercial normal découlant de tels revenus en dépôt en l'attente de leur transfert.
2. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante reçoivent l'approbation d'un tel transfert dans les trente (30) jours tout au plus après leur demande, dans la devise de leur choix, au taux de change officiel pour la conversion de la devise locale à la date de vente.
3. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont en droit d'effectuer le transfert réel à réception de ladite approbation.

**ARTICLE 13****Application des lois, règlements et procédures**

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son Territoire, ou à la sortie de son Territoire d'aéronefs assurant des Services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée sur, à la sortie du ou pendant le séjour sur ledit Territoire.
2. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes relatifs à l'immigration, aux passeports ou autres documents de voyage approuvés, à l'entrée, au congé, aux douanes et à la quarantaine sont respectés par les équipages ou passagers et/ou au nom du fret et du courrier transportés par l'aéronef de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante lors de l'entrée sur le Territoire de ladite Partie contractante, et ce, jusqu'à leur sortie dudit Territoire.
3. Les passagers et bagages, ainsi que le fret et le courrier en transit 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 violence et la piraterie aérienne.
4. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier toute autre Compagnie aérienne au détriment de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante en application des lois en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires. Il en va de même pour l'utilisation des aéroports, couloirs aériens et services de trafic aérien, ainsi que des installations associées sous son contrôle.
5. Sur demande l'autre partie, chaque Partie contractante fournit des copies des lois, règlements et procédures pertinents mentionnés dans le présent Accord.

**ARTICLE 14****Reconnaissance des certificats et licences**

La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés sur la base de la réciprocité par une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des Services convenus sur les Routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation réciproque desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes minimales instituées, ou pouvant être instituées, en application de la Convention.

Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son Territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

**ARTICLE 15****Sécurité**

1. À tout moment, chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'équipages aériens, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. 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 pas 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 à ces 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 du présent Accord (Révocation et suspension de l'autorisation) 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 (inspections au sol), sous réserve de ne pas provoquer de retard injustifié.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :
  - a. de graves préoccupations quant 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. de graves préoccupations quant 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 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 une ou plusieurs Compagnies aériennes d'une Partie contractante conformément au paragraphe 3 ci-dessus 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 ci-dessus 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, d'une consultation 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 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.
8. Chaque Partie contractante s'assure que la ou les Compagnies désignées disposent d'installations de communication, d'aviation et météorologiques, ainsi que de tous les autres Services nécessaires à l'exploitation sûre des Services convenus.

## ARTICLE 16

### 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. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent de manière spécifique 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 et le *Protocole complémentaire 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 toute autre convention régissant la sûreté de l'aviation contraignante pour les deux Parties contractantes.

2. 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.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et, dans la mesure où celles-ci s'appliquent à elles, aux pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et désignées comme Annexes à la Convention. Les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur Territoire, les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur Territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur Territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.
4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son Territoire pour assurer la protection des aéronefs, soumettre à des contrôles de sûreté les passagers et leurs bagages à main, et à soumettre à des contrôles appropriés les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les Provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante s'assure également que lesdites mesures sont adaptées pour répondre à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que sa ou ses Compagnies désignées peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du Territoire de cette autre Partie contractante. 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.
5. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs 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 aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque pour la vie.
6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander à l'autre Partie contractante des consultations immédiates. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande. Ces consultations visent à parvenir à un accord sur les mesures adaptées pour éliminer les préoccupations les plus immédiates et à adopter, dans le cadre des normes de sécurité de l'OACI, les mesures nécessaires pour établir les conditions de sécurité appropriées.
7. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur son Territoire soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger la vie de ses passagers et de son équipage. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

## ARTICLE 17

### Calendrier

Une Partie contractante peut exiger que la ou les Compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante soumettent à son approbation des calendriers, des programmes pour les services aériens non prévus ou des plans d'opération sur une base non discriminatoire. 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 intermédiaires intervenant dans le transport aérien et sur les compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

**ARTICLE 18****Consultations et amendements**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Lesdites consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie contractante, sauf accord contraire des parties. Elles peuvent être menées sous forme de discussions ou de correspondances.
3. Le présent Accord est amendé par le biais d'un échange de notes diplomatiques, et les amendements entrent en vigueur à la date de la dernière notification par écrit dans laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées du respect de leurs exigences constitutionnelles respectives.
4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 susmentionné, tout amendement à l'Annexe du présent Accord doit faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques, par le biais d'un échange de notes diplomatiques, et entre en vigueur à une date déterminée dans lesdites notes.

**ARTICLE 19****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'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation entre leurs autorités aéronautiques respectives.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement tel que visé au paragraphe 1 du présent Article, elles peuvent tenter de résoudre le différend par voie diplomatique.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une des parties, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie contractante et le troisième faisant l'objet d'un accord entre les deux arbitres ainsi nommés, à condition que celui-ci ne soit pas un ressortissant de l'une des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit faire l'objet d'un accord dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai de soixante (60) jours 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.
4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 3 du présent Article.

**ARTICLE 20****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.
2. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. En pareil cas, l'Accord prendra 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 ouvrables à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.



**ARTICLE 21****Enregistrement auprès de l'OACI**

Le présent Accord doit être enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**ARTICLE 22****Applicabilité des accords et conventions multilatéraux**

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord multilatéral prévalent.
3. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations mutuelles en vue de déterminer les conséquences d'un tel principe pour l'Accord, tel que mentionné au paragraphe 2 du présent Article, et s'il convient de réviser le présent Accord pour en tenir compte.

**ARTICLE 23****Entrée en vigueur**

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées par écrit de l'accomplissement des formalités et exigences constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur dans leur pays respectif.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à New York, le 24 septembre 2018, en deux originaux en langues française, espagnole et anglaise, toutes les versions faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

**Pour le Grand-Duché de  
Luxembourg**

Jean ASSELBORN

Ministre des Affaires étrangères et européennes

**Pour la République orientale de  
l'Uruguay**

Rodolfo NIN NOVOA

Ministre des Affaires étrangères

**Annexe : Tableau des routes**Tableau des routes

1. Pour la ou les Compagnies désignées du Grand-Duché de Luxembourg :

Luxembourg – Tous les points intermédiaires – Tous les points en Uruguay – Tous les points au-delà

2. Pour la ou les Compagnies désignées de l'Uruguay :

Tous les points en Uruguay - Tous les points intermédiaires - Luxembourg - Tous les points au-delà

Remarque 1 :

Chaque Compagnie aérienne peut sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

- a. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b. résilier tout ou partie de ses services sur le Territoire de l'autre Partie contractante ;
- c. combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- d. desservir les points intermédiaires et au-delà, ainsi que des points sur le territoire des Parties contractantes dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- e. omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- f. transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point ;
- g. desservir des points en deçà de tout point de son Territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h. faire des escales en tout point situé sur le Territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- i. faire transiter du trafic par le Territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;
- k. sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que tout service débute ou soit résilié sur le Territoire du pays désignant la ou les Compagnies aériennes.

**AGREEMENT BETWEEN**  
**THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**  
**AND**  
**THE ORIENTAL REPUBLIC OF URUGUAY**

## PREAMBLE

The Grand Duchy of Luxembourg and the Oriental Republic of Uruguay, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

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

Desiring to contribute to the progress of International aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in International air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and the Oriental Republic of Uruguay for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

## ARTICLE 1

### Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

- a. the term "Aeronautical Authorities" means: for the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation; for the Oriental Republic of Uruguay, the National Directorate of Civil Aviation, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b. the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean: International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
- c. the term "Agreement" means: this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
- d. the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e. the term "Change of Aircraft" means: the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f. the term "the Convention" means: the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- g. the term "Designated Airline" means: the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement (Designation and Authorization);
- h. the term "Stores" means: articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i. the term "Bonded Stores" means: Stores that are temporarily kept under customs custody;
- j. the term "Price" means: any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
  - I. the conditions governing the availability and applicability of a Price; and
  - II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;
- k. the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;
- l. the term "User Charge" means: a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- m. the term "Capacity" means: the combination of frequency per week, the configuration and the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);

## **ARTICLE 2**

### **Grant of Rights**

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air transportation by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a. the right to fly across its Territory without landing;
- b. the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
- c. while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination;
- d. the right to exercise commercial traffic rights from Fifth (5th) up to and including Ninth (9th) Freedom.

## **ARTICLE 3**

### **Designation and Authorization**

1. Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more Airlines to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:
3. The Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security);
4. The Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.
5. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

## **ARTICLE 4**

### **Revocation and Limitation of Authorization**

1. The aeronautical authorities of the Oriental Republic of Uruguay shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union and/or by nationals of such states, or
  - (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Oriental Republic of Uruguay; or
  - (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.
2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Oriental

Republic of Uruguay, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Oriental Republic of Uruguay and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Oriental Republic of Uruguay; or effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Oriental Republic of Uruguay; or
- (b) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of the Oriental Republic of Uruguay; or
- (c) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

## **ARTICLE 5**

### **Prices**

1. Prices for international air transportation operated in conformity with this Agreement shall not be subject to the approval of any Contracting Party, and no filing shall be required by any Contracting Party, except for information purposes, and for the time its laws require it.

Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- i) Prevention of prices that means an anticompetitive behaviour which has or probably has or is intended to have the effect to cause a prejudice to a competitor or to exclude it from a route;
- ii) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or from its restrictive conditions due to the abuse of a dominant position;
- iii) Protection of designated airlines from prices that are artificially low.

2. The Contracting Parties shall not take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price charged or proposed to be charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country.

3. If a Contracting Party considers any price meant to be applied by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 2 of this Article, may request consultations in conformity with Article 18 (Consultations) of this Agreement, and shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction, as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new price shall not take effect nor continue to be in effect.

## **ARTICLE 6**

### **Commercial Activities**

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

- a. to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airway bill, both its own tickets and/or airway bills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b. in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/ or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;

- c. to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.
  3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
  4. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.
  5. In operating or holding out the air services on the specified routes of the Annex of this Agreement, each designated airline of each Contracting Party may enter into commercial or cooperative marketing arrangements such as blocked-space, or code-sharing arrangements with:
    - a) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
    - b) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
    - c) the Designated Airline(s) of a third country provided that:
      - (i) the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
      - (ii) all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
      - (iii) all tickets sold by the airline at its point of sale clearly specify the purchaser which airline will effectively operate each sector of the route and with which airline(s) the purchaser will be entering into a contractual relationship.

When a designated airline performs the agreed services under code share arrangements as the operating airline, the total capacity operated shall be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline. The Capacity offered by the marketing Airline on code share services operated by other airlines shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline.

6. Each designated airline may employ surface transportation in connection with air international transportation for passengers and cargo. The above mentioned activities shall be performed in conformity with the laws and regulations in effect in the territory of the other Contracting Party.

## **ARTICLE 7**

### **Change of Aircraft**

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.
2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

### **ARTICLE 8**

#### **Fair Competition**

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

### **ARTICLE 9**

#### **Taxes, Customs Duties and Charges**

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.  

The Articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.
3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline(s) of one Contracting Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the



other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

## **ARTICLE 10**

### **User Charges**

1. User Charges that may be imposed and or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such Users Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
2. User Charges imposed on the Airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article.  
Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## **ARTICLE 11**

### **Double Taxation**

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the designated airline is situated.
2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft, shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.
3. The provisions of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.
4. The provisions of this Article shall also apply to taxes levied on the basis of the gross receipts in respect of the carriage of passengers and cargo in international traffic.
5. Remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in international traffic, shall be taxable only in that State.
6. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income (hereinafter: "tax agreement") in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-5 of this Article, the provisions of the tax agreement shall be applicable.

## **ARTICLE 12**

### **Transfer of Funds**

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.
3. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

## **ARTICLE 13**

### **Application of Laws, Regulations and Procedures**

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

## **ARTICLE 14**

### **Recognition of Certificates and Licenses**

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

**ARTICLE 15****Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any Aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on Services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
  - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other Services necessary for the safe operations of the Agreed Services.

## **ARTICLE 16**

### **Aviation Security**

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marketing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance 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 shall, in their mutual relations, act in conformity with the standards of aviation security and, in so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their Territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.
4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon 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 and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall provide mutual assistance by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.
7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

**ARTICLE 17****Timetable**

A Contracting Party may require the filing of schedules, programmes for non-scheduled air services, or operational plans by the designated airline(s) of the other Contracting Party for approval on a non-discriminatory basis. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens of such filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

**ARTICLE 18****Consultation and Amendment**

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
3. This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall come into force on the date of the later written notification in which the Contracting Parties have informed each other of the completion of their respective constitutional requirements.
4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the notes.

**ARTICLE 19****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 their dispute by bilateral negotiations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement as referred to in paragraph 1 of this article, they will try to settle the dispute by diplomatic channels.
3. 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. 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.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article.

**ARTICLE 20****Termination**

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

#### **ARTICLE 21**

##### **Registration with ICAO**

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### **ARTICLE 22**

##### **Applicability of Multilateral Agreements and Conventions**

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

#### **ARTICLE 23**

##### **Entry into Force**

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

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

DONE in New York on 24 September 2018, in two original copies in French, Spanish and English, being all equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government of the  
Grand Duchy of Luxembourg**  
Jean ASSELBORN  
Minister of Foreign and European Affairs

**For the Government of the Oriental  
Republic of Uruguay**  
Rodolfo NIN NOVOA  
Minister of Foreign Affairs

**Annex: Route schedule**Route Schedule1. For the Designated Airline(s) of the Grand Duchy of Luxembourg:

Luxembourg – All Intermediate points – All Points in Uruguay – All points beyond

2. For the Designated Airline(s) of Uruguay:

All Points in Uruguay – All Intermediate points – Luxembourg – All points beyond

## Note 1:

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d. serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e. omit stops at any point or points;
- f. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g. serve points behind any point in its Territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h. make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party;
- i. carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate;
- k. without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

**AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE  
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE  
DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA**

**ON**

**AIR SERVICES**



ARTICLE 1	Definitions
ARTICLE 2	Grant of Rights
ARTICLE 3	Designation and Authorization
ARTICLE 4	Revocation and Limitation of Authorization
ARTICLE 5	Application of Laws and Regulations
ARTICLE 6	Recognition of Certificates and Licenses (Safety)
ARTICLE 7	Aviation Security
ARTICLE 8	Customs Duties and other Charges
ARTICLE 9	Capacity
ARTICLE 10	Filing of Schedules
ARTICLE 11	Tariffs
ARTICLE 12	Pricing
ARTICLE 13	Airline Representatives
ARTICLE 14	Commercial Opportunities and Transfer of Funds
ARTICLE 15	Fair competition clause
ARTICLE 16	Cooperative Arrangements
ARTICLE 17	Currency Conversion and Remittance of Earnings
ARTICLE 18	Intermodal Transport
ARTICLE 19	User Charges
ARTICLE 20	Statistics
ARTICLE 21	Consultations
ARTICLE 22	Settlement of Disputes
ARTICLE 23	Modification of Agreement
ARTICLE 24	Multilateral Convention
ARTICLE 25	Termination
ARTICLE 26	Registration
ARTICLE 27	Entry into Force

## THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

## THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA

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

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- (a) the “aeronautical authorities” means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Minister in charge of the subject of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) the “agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) the “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) the “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the “tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) “air services”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) “territory” has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

**ARTICLE 2**Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other:

- (a) to fly without landing across the territory of the Contracting Party granting the rights;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### ARTICLE 3

#### Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such destinations.
2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

### ARTICLE 4

#### Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
  - (d) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another Member State and by exercising traffic rights under this agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restriction on the traffic rights imposed by that other agreement; or
  - (e) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral Air Service Agreement and that Member State has denied traffic rights to Sri Lanka; or
  - (f) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or
  - (g) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.
2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) it is not established in the territory of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka; or
  - (c) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
  - (d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 21 of this Agreement.

## ARTICLE 5

### Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## ARTICLE 6

### Recognition of Certificates and Licences (Safety)

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to the aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

## ARTICLE 7

### Aviation Security

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 limiting the generality of 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 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 aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance 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 security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their state territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state 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 and 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. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization). If required by a serious emergency either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a one month period.

## ARTICLE 8

### Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricants (including hydraulic fluid), consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article;

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

## ARTICLE 9

### Capacity

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to Article 21 of this Agreement.

## ARTICLE 10

### Filing of Schedules

The designated airline of each Contracting Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Contracting Party as well as for any modification thereof.

## ARTICLE 11

### Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of predatory or discriminatory prices or practises;
- b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline

of one Contracting Party or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

## ARTICLE 12

### Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

## ARTICLE 13

### Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

## ARTICLE 14

### Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.
2. Each Contracting Party to the extent permitted by national law grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

## ARTICLE 15

### Fair Competition Clause

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. The competition laws and any other pertinent laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.
3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.
4. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

## ARTICLE 16

### Cooperative Arrangements

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- a) an airline or airlines of one Contracting Party, or
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- c) an airlines or airlines of a third country;

provided that such carriers hold the appropriate authority to operate the routes and segments concerned.

## ARTICLE 17

### Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Contracting Party shall permit airline(s) of the other Contracting Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Contracting Parties from the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is a special agreement between the Contracting Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Contracting Parties, such agreement shall prevail.



## ARTICLE 18

### Intermodal Transport

Each designated airline may use surface modes of transport without restriction in conjunction with the international air transport of passengers and cargo.

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## ARTICLE 19

### User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Contracting Party.

## ARTICLE 20

### Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

## ARTICLE 21

### Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

## ARTICLE 22

### 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 try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels and according to the laws and regulations of each Contracting Party.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

### ARTICLE 23

#### Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modification would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

### ARTICLE 24

#### Multilateral Convention

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

### ARTICLE 25

#### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

### ARTICLE 26

#### Registration

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

## ARTICLE 27

### Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at New York, on 25 of September 2018 in the English language.

**For the Government of the  
Grand Duchy of Luxembourg**

**Jean Asselborn  
Minister of Foreign and  
European Affairs**

**For the Government of the  
Democratic Socialist Republic of  
Sri Lanka**

**Tilak Marapana  
Minister of Foreign Affairs**

**ROUTE ANNEX**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Luxembourg	Any points	Points in Sri Lanka	Any points

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sri Lanka:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Sri Lanka	Any points	Luxembourg	Any points

1. Any intermediate and/or beyond points may be served by the designated airline or airlines from both Contracting Parties without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights.
2. The exercise of 5<sup>th</sup> freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the territory of the Contracting Party designating the airline or airlines.

**ACCORD**  
**ENTRE**  
**LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**  
**ET**  
**LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL**  
**RELATIF À**  
**DES SERVICES AÉRIENS**

Article 1	Définitions
Article 2	Octroi des droits
Article 3	Désignation et autorisation
Article 4	Refus, révocation et limitation de l'autorisation
Article 5	Application des lois et règlements nationaux
Article 6	Reconnaissance des certificats et licences
Article 7	Sécurité
Article 8	Sûreté de l'aviation
Article 9	Droits de douane
Article 10	Capacité
Article 11	Dépôt des programmes d'exploitation
Article 12	Tarifs
Article 13	Concurrence
Article 14	Représentants des compagnies aériennes
Article 15	Opportunités commerciales
Article 16	Conversion monétaire et transfert de recettes
Article 17	Accords de coopération
Article 18	Location d'aéronefs
Article 19	Transport de fret intermodal
Article 20	Frais d'utilisation
Article 21	Fiscalité sur les carburants
Article 22	Statistiques
Article 23	Consultations
Article 24	Règlement des différends
Article 25	Modification de l'Accord
Article 26	Accords multilatéraux
Article 27	Résiliation
Article 28	Enregistrement auprès de l'OACI
Article 29	Entrée en vigueur

**LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**  
**ET**  
**LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL**

ci-après dénommés les « Parties » ;

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

Désireux de contribuer au développement de l'aviation internationale ;

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 » 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 fédérative du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) 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 ;
- (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 les conditions des agences, ainsi que les autres conditions régissant 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 accorde à l'autre Partie les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie :

- (a) survoler le territoire de la Partie octroyant les droits sans atterrir ;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- (c) faire des escales sur ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans le cadre du trafic international ;
- (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 de l'une des Parties de procéder, sur le territoire de l'autre Partie, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie.

### Article 3

#### Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités de l'autre Partie accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord.

### Article 4

#### Refus, révocation et limitation de l'autorisation

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

- (a) la compagnie désignée n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation 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 compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- (c) la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral conclu entre la République fédérative du Brésil et un autre État membre de l'Union européenne, et la République fédérative du Brésil démontre que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans ledit autre État membre de l'Union européenne, la compagnie aérienne contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par l'Accord bilatéral entre la République fédérative du Brésil et ledit autre État membre de l'Union européenne ; ou
- (d) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République fédérative du Brésil et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé des droits de trafic à une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par la République fédérative du Brésil ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République fédérative du Brésil ; ou
- (f) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

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

- (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République fédérative du Brésil et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République fédérative du Brésil ; ou



- (b) les autorités de la République fédérative du Brésil n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
- (d) 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, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités de l'autre Partie, comme le prévoit l'Article 23 du présent Accord.

### **Article 5**

#### Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie relatifs à l'entrée ou au séjour sur, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises, à la santé et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie.

3. Aucune des Parties ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis uniquement à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

### **Article 6**

#### Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, sous réserve que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés dans le paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités d'une Partie à toute personne ou compagnie désignée, ou pour ce qui est d'un aéronef utilisé aux fins de l'exploitation des services convenus, autorisent une différence avec les normes minimales établies par la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie peut demander des consultations entre les autorités en vue de clarifier la pratique en question.

3. Chaque Partie se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

### **Article 7**

#### Sécurité

1. Chaque Partie peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes

minimales établies en application de la Convention, l'autre Partie doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales. L'autre Partie adopte alors les mesures correctives appropriées. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie si l'autre Partie n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

2. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République fédérative du Brésil résultant des prescriptions de sécurité de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil 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 dudit transporteur aérien.

3. En application de l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne de l'une des Parties ou en son nom, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, ledit examen a pour objectif de vérifier la validité des documents de l'aéronef et des licences de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement conformément aux normes établies à ce moment en application de la Convention.

4. Lorsqu'une action urgente est primordiale pour garantir l'exploitation sûre d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie.

5. Toute mesure appliquée par une Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

6. En référence au paragraphe 1 ci-dessus, s'il s'avère qu'une Partie demeure en non-conformité avec les normes de l'OACI une fois le délai convenu écoulé, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Ce dernier doit également être informé de la résolution subséquente de la situation de façon raisonnable.

## Article 8

### Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties 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. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties 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 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signé le 24 février 1988, et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifiés par les deux Parties.

2. Les Parties 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.

3. Les Parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux exigences techniques qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties. En outre, les Parties exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation. Chaque Partie

informe l'autre Partie de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes. Chaque Partie peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie pour discuter de ces divergences.

4. Chaque Partie convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie 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 convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière. En pareil cas, les mesures doivent faire l'objet de discussions approfondies, et leur coût doit être pris en considération et partagé par les deux Parties.

5. 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 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.

6. Les autorités de chaque Partie ont le droit, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la notification, de mener une évaluation sur le territoire de l'autre Partie en ce qui concerne les mesures de sûreté appliquées, ou dont l'application est prévue, par les opérateurs d'aéronefs pour les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie. Les arrangements administratifs aux fins de telles évaluations doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités et être mis en œuvre sans délai pour s'assurer que lesdites évaluations seront menées dans les plus brefs délais.

7. Si une Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie peut demander des consultations. De telles consultations commencent dans un délai de 15 (quinze) jours à compter de la réception d'une demande de l'une des Parties. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 (quinze) jours à compter du début des consultations constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires à tout moment.

## Article 9

### Droits de douane

1. Indépendamment du coût des services fournis à l'arrivée, chaque Partie exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles, comme le stock de billets imprimés, les connaissements aériens, tout support imprimé arborant l'insigne de la société et les supports publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite compagnie désignée, destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie assurant les services convenus.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir :

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie ;
- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie jusqu'à leur arrivée sur ou leur départ du territoire de l'autre Partie ;

(c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés aux fins de l'exploitation des services convenus ;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une ou plusieurs compagnies désignées de chaque Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie 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**

#### Capacité

1. Chaque Partie autorise chaque compagnie désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché.

2. Aucune des Parties 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 désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

### **Article 11**

#### Dépôt des programmes d'exploitation

La compagnie désignée de chaque Partie doit se conformer au règlement applicable au dépôt des programmes d'exploitation prévus auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie, ainsi qu'à toute modification de ces derniers.

### **Article 12**

#### Tarifs

1. Les tarifs pratiqués pour les services aériens exploités en vertu du présent Accord peuvent être établis librement par les compagnies aériennes et ne sont pas soumis à approbation.

2. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt auprès des autorités des tarifs que les compagnies désignées pratiquent pour les services de transport en provenance de son territoire.

### **Article 13**

#### Concurrence

1. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence ou de tout amendement y relatif, ainsi que de tout objectif spécifique visé par celles-ci et susceptible d'affecter l'exploitation de services de transport aérien en vertu du présent Accord. En outre, les Parties doivent identifier les autorités responsables de leur mise en œuvre.

2. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement lorsqu'elles estiment qu'il peut exister une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées au fonctionnement du présent Accord.

### **Article 14**

#### Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leur personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties, être satisfaits par leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie octroie, sur la base de la réciprocité et dans les plus brefs délais, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article. En outre, chaque Partie facilite et accélère l'octroi d'autorisations de travail pour le personnel assumant certaines fonctions temporaires, le délai imparti ne pouvant dépasser 90 (quatre-vingt-dix) jours.

### **Article 15**

#### Opportunités commerciales

Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, y compris d'établir des agences, en ligne comme hors ligne. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter de tels services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

### **Article 16**

#### Conversion monétaire et transfert de recettes

1. Chaque Partie autorise la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, toutes les recettes locales issues de la vente de services de transport aérien excédant les dépenses effectuées sur place, la conversion et le transfert étant autorisés dans les plus brefs délais au taux de change applicable.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés en vertu des lois et règlements applicables et ne sont pas soumis à des frais administratifs ou de change, à l'exception de ceux habituellement facturés par les banques aux fins de l'exécution de telles opérations.

3. Les dispositions du présent Article n'exemptent pas les compagnies aériennes des deux Parties des droits, taxes et contributions auxquels elles sont soumises.

4. S'il existe un accord spécial entre les Parties en vue d'éviter la double imposition ou régissant le transfert de fonds entre les Parties, lesdits accords prévalent.

### **Article 17**

#### Accords de coopération

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de celles-ci par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

- (a) une ou plusieurs compagnies aériennes de cette même Partie ;
- (b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie ; ou
- (c) une compagnie aérienne d'un pays tiers ;

à condition que ces transporteurs détiennent les autorisations requises pour exploiter les routes et segments concernés, et respectent les droits octroyés au titre du présent Accord.

2. Les fréquences utilisées dans les accords de coopération relatifs au partage de code seront affectées selon la capacité de la Partie désignant la compagnie aérienne exploitante.

3. Les Parties conviennent de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les consommateurs sont pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code et en provenance ou à destination de leur territoire, et que les passagers reçoivent, au minimum, les informations nécessaires de l'une des manières suivantes :

- (a) lors de la réservation ;
- (b) sous forme écrite, sur le billet lui-même et/ou (si cela n'est pas possible) sur l'itinéraire accompagnant le billet ou sur tout autre document remplaçant ce dernier, comme une confirmation écrite incluant des informations sur la personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ; et
- (c) verbalement par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du trajet.

4. Les accords de partage de code peuvent être soumis à l'approbation préalable des autorités compétentes avant d'être mis en œuvre.

### **Article 18**

#### Location d'aéronefs

1. Chaque Partie 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 des Articles 7 et 8.

2. Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies désignées de chaque Partie peuvent exploiter des services en vertu du présent Accord au moyen d'aéronefs loués, y compris des aéronefs loués à l'heure qui respectent les exigences de sécurité et de sûreté applicables.

### **Article 19**

#### Transport de fret intermodal

1. Conformément aux droits stipulés dans le présent Accord et dans le cadre du transport aérien international, les compagnies désignées de chaque Partie sont autorisées à proposer des services de transport, sur le territoire de l'autre Partie, sous leur propre nom, par le biais d'accords de coopération avec les transporteurs de surface disposant de l'autorisation adéquate pour fournir de tels services de transport de surface à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou dans des pays tiers.

2. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par une compagnie aérienne sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les clients ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

### **Article 20**

#### 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.

2. La ou les compagnies désignées d'une Partie ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie.

### **Article 21**

#### Fiscalité sur les carburants

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit chaque Partie d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée de l'autre Partie, qui exploite

une liaison entre deux points situés sur le territoire de la République fédérative du Brésil ou entre des points situés au Grand-Duché du Luxembourg et un autre État membre de l'Union européenne.

## **Article 22**

### Statistiques

Les autorités de chaque Partie fournissent, ou demandent à leur(s) compagnie(s) désignées(s) de fournir, aux autorités de l'autre Partie, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés.

## **Article 23**

### Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités des Parties se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.
2. Chaque Partie peut demander des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.

## **Article 24**

### Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, à l'exception des différends pouvant survenir en vertu des Articles 7 et 8, les autorités des deux Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par l'intermédiaire de consultations et de négociations.
2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend doit être résolu par la voie diplomatique.

## **Article 25**

### Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commencent dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.
2. Tout amendement au présent Accord convenu entre les Parties entre en vigueur à une date déterminée par le biais d'un échange de notes diplomatiques indiquant que les deux Parties ont accompli les procédures internes nécessaires.
3. Toute modification des Annexes peut être effectuée par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entre en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

## **Article 26**

### Accords multilatéraux

1. Le présent Accord et son Annexe seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties.
2. Si les deux Parties deviennent parties à une convention multilatérale contenant des dispositions moins favorables, elles se consultent pour déterminer si le présent Accord et son Annexe doivent être révisés afin de tenir compte de ladite convention multilatérale.

**Article 27**

## Résiliation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prend fin 12 (douze) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie, 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, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**Article 28**

## Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification y apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par la Partie sur le territoire de laquelle le présent Accord a été signé.

**Article 29**

## Entrée en vigueur

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Fait à Brasilia, le 22 novembre 2018, en double exemplaire, en langue française, portugaise et anglaise, chacun des trois textes faisant foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

**Carlo Krieger**

Ambassadeur du Grand-Duché  
de Luxembourg à Brasilia

Pour la République Fédérative du Brésil

**Aloysio Nunes Ferreira**

Ministre des Affaires étrangères



**ANNEXE**  
**TABLEAU DES ROUTES**

a) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :

Points au-deçà – Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Brésil – Points au-delà

b) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Brésil :

Points au-deçà – Points au Brésil – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà

1. Les compagnies aériennes des deux Parties peuvent exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur tout point intermédiaire et au-delà.

2. La ou les compagnies désignées de chaque Partie 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, à condition que les services sur ces routes commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

**AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**  
**AND**  
**THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL**  
**ON**  
**AIR SERVICES**

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Rights
Article 3	Designation and Authorization
Article 4	Withholding, Revocation and Limitation of Authorization
Article 5	Applications of Laws and Regulations
Article 6	Recognition of Certificates and Licences
Article 7	Safety
Article 8	Aviation Security
Article 9	Customs Duties
Article 10	Capacity
Article 11	Filing of Schedules
Article 12	Pricing
Article 13	Competition
Article 14	Airline Representatives
Article 15	Commercial Opportunities
Article 16	Currency Conversion and Remittance of Earnings
Article 17	Cooperative Arrangements
Article 18	Aircraft Leasing
Article 19	Intermodal Cargo Transport
Article 20	User Charges
Article 21	Fuel Taxation
Article 22	Statistics
Article 23	Consultations
Article 24	Settlement of Disputes
Article 25	Modification of Agreement
Article 26	Multilateral Agreements
Article 27	Termination
Article 28	Registration with ICAO
Article 29	Entry into Force

**THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG****AND****THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL**

hereinafter referred to as "Parties";

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

Desiring to contribute to the development of the international civil aviation;

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

**Article 1**

## Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- (a) "authorities" means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC) or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Parties;
- (e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including conditions for agency, and other conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- (g) "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

**Article 2**

## Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other :

- (a) to fly without landing across the territory of the Party granting the rights;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory, while operating the routes specified in the Annex, for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Party the privilege of taking up, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

### **Article 3**

#### Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the authorities of the other Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

### **Article 4**

#### Withhold, Revocation and Limitation of Authorization

1. The authorities of the Federative Republic of Brazil shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) the designated airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant authority is not clearly identified in the designation; or
  - (c) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Federative Republic of Brazil and another European Union Member State and the Federative Republic of Brazil demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the bilateral Agreement between the Federative Republic of Brazil and that other European Union Member State; or
  - (d) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and no bilateral air services agreement exists between the Federative Republic of Brazil and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to an airline or airlines designated by the Federative Republic of Brazil; or
  - (e) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Federative Republic of Brazil; or
  - (f) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. The authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Federative Republic of Brazil, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:
  - (a) the airline is not established in the territory of the Federative Republic of Brazil and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Federative Republic of Brazil; or
  - (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the authorities of the Federative Republic of Brazil; or
  - (c) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
  - (d) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be exercised only after consultations with the authorities of the other Party in conformity with Article 23 of this Agreement.

## Article 5

### Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws, regulations of one Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency and health and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Party.
3. Neither of the Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article 6

### Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established under the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Party.

## Article 7

### Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards. The other Party shall then take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operations authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within an agreed time period.
2. Where the Grand Duchy of Luxembourg has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Federative Republic of Brazil under the safety provisions of the agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and the Federative Republic of Brazil shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 1 above, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

### **Article 8**

#### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 limiting the generality of their rights and obligations under international law, the 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation of 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance 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 Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. In this case such measures must be discussed in details and its cost be considered and shared by both Parties.

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 and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties

shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within 60 (sixty) days following notice, for its authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within 15 (fifteen) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 (fifteen) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

### **Article 9**

#### Customs Duties

1. Each Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores, including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight, and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Party upon arriving in or leaving the territory of the other Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline or airlines of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

### **Article 10**

#### Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.



**Article 11**

## Filing of Schedules

The designated airline of each Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Party as well as for any modification thereof.

**Article 12**

## Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.
2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

**Article 13**

## Competition

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

**Article 14**

## Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party, and authorized to perform such services in the territory of that Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and, consistent with such laws and regulations, each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article and shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding 90 (ninety) days.

**Article 15**

## Commercial Opportunities

Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at its discretion, through its agents, including the right to establish offices, both on#line and off#line. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

## Article 16

### Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

## Article 17

### Cooperative Arrangements

1. The designated airlines of each Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

- (a) an airline or airlines of the same Party, or
- (b) an airline or airlines of the other Party, or
- (c) an airline of third countries,

provided that such carriers hold the appropriate authorisation to operate the routes and segments concerned and operate according to the granted rights of this Agreement.

2. The frequencies used in cooperative code-sharing arrangements will be assigned from the capacity of the Party designating the operating airline.
3. The Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-shared flights operating to or from their territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
  - (a) at the time of booking;
  - (b) in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which airline is responsible in case of damage or accident; and
  - (c) orally by the airline's ground staff at all stages of the journey.
4. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

## Article 18

### Aircraft Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 7 and 8.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may operate services under this Agreement by using leased aircraft, including aircraft leased by the hour, which meets applicable safety and security requirements.

**Article 19**

## Intermodal Cargo Transport

1. Consistent with the rights in the Agreement, and in connection with the international air transportation, designated airlines of each Party shall be permitted to hold out any transportation services, in the territory of the other Party, under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Parties or in third countries.
2. Surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that customers are not misled as to the facts concerning such transportation.

**Article 20**

## User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Party.
2. The designated airline or airlines of one Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Party.

**Article 21**

## Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent each Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Party that operates between two points in the territory of the Federative Republic of Brazil or points in the Grand Duchy of Luxembourg and another European Union Member State.

**Article 22**

## Statistics

The authorities of either Party shall supply or cause its designated airline or airlines to supply to the authorities of the other Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

**Article 23**

## Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.
2. Either Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of receipt of the request, unless both Parties agree to an extension of this period.

**Article 24**

## Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 7 and 8, the authorities of both Parties shall in the first place, endeavor to settle it by consultations and negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

#### **Article 25**

##### Modification of Agreement

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations, which may be between the authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of the request unless both Parties agree to an extension of this period.

2. Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties, shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

3. Any amendment of the Annexes may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

#### **Article 26**

##### Multilateral Agreements

1. This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Parties.

2. In case both Parties become parties to a multilateral convention containing less favourable provisions, they shall consult to determine whether this Agreement and its Annex should be revised to take into account the said multilateral convention.

#### **Article 27**

##### Termination

Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### **Article 28**

##### Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Party in which territory this Agreement was signed.

#### **Article 29**

##### Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Party have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective governments, have signed the present Agreement.

Done at Brasilia this 22<sup>nd</sup> day of November 2018, in duplicate in French, in Portuguese and in English, all three texts being authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

For the Grand Duchy of Luxembourg

**Carlo Krieger**  
Ambassador of the Grand Duchy  
of Luxembourg at Brasilia

For the Federative Republic of Brazil

**Aloysio Nunes Ferreira**  
Minister of Foreign Affairs

**ANNEX**  
**ROUTE SCHEDULE**

a) Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

Points before - Luxembourg - Intermediate points - Points in Brazil - Points beyond

b) Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brazil:

Points before – Points in Brazil - Intermediate points - Luxembourg - Points beyond

1. The airlines of both Parties may exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights on any intermediate and beyond points.

2. The designated airline or airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the services on these routes begin or terminate in the territory of the Party designating the airline or airlines.

---

