

Dossier consolidé

Date de création : 28-06-2024

Projet de loi 8240

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021

Date de dépôt : 09-06-2023

Date de l'avis du Conseil d'État : 10-10-2023

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-06-2023	Déposé	8240/00	<u>3</u>
28-07-2023	Avis de la Chambre de Commerce (27.7.2023)	8236/01, 8237/01, 8238/01, 8240/01, 8241/01	<u>72</u>
10-10-2023	Avis du Conseil d'État (10.10.2023)	8240/02	<u>77</u>
21-06-2024	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Monsieur Gusty Graas	8240/03	<u>80</u>
27-06-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - Projet de loi N°8240	<u>86</u>
27-06-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 16 - Projet de loi N°8240	<u>88</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>91</u>

8240/00

N° 8240

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
la République du Panama relatif à des services aériens,
fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 9.6.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021.

Château de Berg, le 26 mai 2023

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

I. Texte du projet de loi	2
II. Exposé des motifs	2
III. Fiche d'évaluation d'impact	4
IV. Fiche financière	6

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021.

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation d'un accord bilatéral entre le Gouvernement de Panama et le Gouvernement du Luxembourg signé le 1er juillet 2021 à Luxembourg.

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

*

CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

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

Quant au fond, l'accord est similaire, dans une large mesure, à d'autres accords aériens signé par le Grand-Duché de Luxembourg dans le passé. Plus précisément, l'accord couvre une série de dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens, y compris les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. Mis à part ces dispositions issues du modèle d'accord de l'OACI et largement acceptées par la communauté internationale de l'aviation civile, l'accord faisant l'objet du présent projet de loi contient également d'autres articles, dont les caractéristiques éditoriales diffèrent d'un accord à l'autre afin de mieux répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

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

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

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

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

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

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

L'ouverture des pourparlers a été notifiée sur la plateforme CIRCABC le 2 décembre 2015 et le résultat des négociations a été notifié le 19 avril 2016.

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

L'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021 offre un cadre réglementaire pérenne et donc une visibilité à long terme en vue d'opérations futures vers le Panama. Ici également, l'accord contient les dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens.

Grâce à sa situation géographique en Amérique centrale, région avec laquelle le Luxembourg entretient des relations particulières, le Panama présente des opportunités économiques importantes. Doté d'un centre financier en pointe dans la région, le Panama est également un hub commercial grâce au Canal de Panama.

Au niveau des relations bilatérales, le Luxembourg et le Panama ont établi des relations diplomatiques en 1985. L'accord aérien permettra d'établir un cadre réglementaire propice aux entreprises et au développement des relations économiques et commerciales, et illustre ainsi la volonté du Luxembourg et du Panama de franchir une nouvelle étape dans le renforcement de leurs liens économiques et commerciaux.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021
Auteurs:	Pit Bichel et Luc Schons
Tél.:	247-74912 et 247-83690
Courriel:	pit.bichel@av.etat.lu et luc.schons@mae.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Le présent projet de loi se propose d'approuver l'accord aérien bilatéral signé à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021 avec le Panama.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes.
Date:	03 février 2023

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: Cargolux
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non

¹ 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.²
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations: ...
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-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 administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire) ...
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
...
8. Le projet prévoit-il:
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui Non N.a.
– des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui Non N.a.
Si non, pourquoi? ...

2 N.a.: non applicable.

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

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

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.
- Remarques/Observations:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système? ...
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel? ...
- Remarques/Observations: ...

Egalité des chances

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.

*

FICHE FINANCIERE

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

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

*

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

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

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

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 (sécurité)
ARTICLE 7	Sûreté aérienne
ARTICLE 8	Droits de douane et autres frais
ARTICLE 9	Capacité
ARTICLE 10	Tarifs
ARTICLE 11	Représentants des compagnies aériennes
ARTICLE 12	Opportunités commerciales et transfert de fonds
ARTICLE 13	Clause de concurrence loyale
ARTICLE 14	Frais d'utilisation
ARTICLE 15	Statistiques
ARTICLE 16	Consultations
ARTICLE 17	Règlement des différends
ARTICLE 18	Modification de l'Accord
ARTICLE 19	Convention multilatérale
ARTICLE 20	Résiliation
ARTICLE 21	Inscription
ARTICLE 22	Entrée en vigueur

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**ET****LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA**

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

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

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

sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE 1**Définitions**

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

(a) le terme « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République du Panama, l'Autorité aéronautique civile du Panama 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 des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;

(c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et de nombreux amendements y relatifs ;

(d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout

amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;

(e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

(f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;

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

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

ARTICLE 2

Octroi des droits

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

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

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

(c) faire des escales sur ledit 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), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.

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

ARTICLE 3**Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit 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 destinations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, 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, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

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

1. Les autorités aéronautiques de la République du Panama 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 l'Union européenne ; ou
 - (b) l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
 - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de tels États ; ou

- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Panama ; 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 du Panama, 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 du Panama et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République du Panama ; ou
- (b) les autorités de la République du Panama n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
- (c) si 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 du Panama ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
- (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements 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

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante 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 contractante lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au contrôle des migrations, au dédouanement pour le transit, aux douanes et à la quarantaine doivent être 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 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 contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle défini par la loi. 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 (sécurité)

1. Les certificats de navigabilité, d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, sous réserve que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés en application de et en conformité avec les normes minimales établies par la Convention. Chaque Partie contractante 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 contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante 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 contractante doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante adopte les

mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

ARTICLE 7

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 en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.
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 conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile et aux exigences techniques qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties contractantes. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou qui ont leur siège ou leur résidence permanente sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
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 et les exigences 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 veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

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 rapidement et en toute sécurité.

6. Si une Partie contractante a des problèmes concernant les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation du présent Article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 8

Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, 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 destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante 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 contractante par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie contractante ;

- (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante ;
- (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus,

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

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

ARTICLE 9

Capacité

1 La ou les compagnies désignées par les Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord.

2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, en tenant pleinement compte des exigences des services long-courriers.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la Compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les Services convenus fournis par sa Compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 10Tarifs

1. Les tarifs appliqués par la ou les compagnies désignées sont établis librement et indépendamment à des niveaux raisonnables et en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, les spécificités du service et le profit raisonnable.
2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante souhaitent appliquer pour les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification par les compagnies aériennes des deux Parties contractantes ne peut être exigée plus de trente (30) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.
3. Sans préjudice des lois applicables en matière de concurrence et de protection des consommateurs qui prévalent dans le pays de chaque Partie contractante, les interventions des Parties contractantes se limitent à :
 - (a) la prévention des tarifs ou pratiques indûment discriminatoires ;
 - (b) la protection des consommateurs contre les prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ;
 - (c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
 - (d) la protection des compagnies aériennes contre des prix artificiellement bas en présence de preuves indiquant la volonté d'éliminer la concurrence.
4. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un certain tarif ne respecte pas les critères définis au paragraphe 3 et/ou relève des catégories visées aux paragraphes 3.a, 3.b, 3.c et/ou 3.d, elles doivent notifier les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et la compagnie aérienne impliquée des motifs raisonnables de leur mécontentement dès que possible et au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou de dépôt du tarif en question. De plus, elles peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations en la matière. De telles consultations doivent avoir lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ont convenu de réprover les tarifs par écrit, ces derniers sont traités comme étant approuvés.

ARTICLE 11**Représentants 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 leurs représentants et leur personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus conformément à la législation applicable de l'autre Partie contractante.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, 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 contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante 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.

ARTICLE 12**Opportunités commerciales et transfert de fonds**

1. Les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à vendre des services de transport aérien sous réserve de la législation de ladite Partie contractante. Une telle vente peut être menée directement ou par l'intermédiaire d'agents accrédités, dans n'importe quelle monnaie librement convertible et/ou devise locale conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la vente a lieu.

2. Chaque Partie contractante accorde aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer vers son siège l'excédent des recettes sur les dépenses conformément au code de pratique de réglementation des changes de l'État sur le territoire duquel les revenus ont été générés. Les produits reçus par les compagnies désignées d'une Partie contractante dans la devise nationale de l'autre Partie contractante sont convertis conformément au code de pratique de réglementation des changes de cette autre Partie.

ARTICLE 13Clause de concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent qu'elles ont pour objectif commun d'évoluer dans un environnement juste et concurrentiel et d'offrir aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes des possibilités de se livrer une concurrence loyale et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Par conséquent, les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à atteindre pleinement cet objectif.
2. Les Parties contractantes affirment qu'il est important d'assurer une concurrence libre, loyale et non faussée pour promouvoir les objectifs du présent Accord et constatent que l'existence d'un droit général de la concurrence et d'une autorité de concurrence indépendante ainsi que l'application saine et effective de leurs droits de la concurrence respectifs constituent des facteurs essentiels pour la fourniture efficace des services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante abordant les questions reprises dans le présent Article, tel qu'il sera éventuellement modifié de temps à autre, s'applique aux vols exploités par les transporteurs aériens relevant de la juridiction de la Partie contractante respective. Les Parties contractantes partagent les objectifs de compatibilité et de convergence du Droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopéreront de manière appropriée et si nécessaire à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en permettant, conformément à leurs règles et à leur jurisprudence respectives, la divulgation par leur(s) compagnie(s) aérienne(s) respective(s) ou d'autres ressortissants respectifs d'informations se rapportant à une mesure fondée sur le droit de la concurrence et prise par les autorités de concurrence de chacune d'elles.
3. Aucune disposition du présent Accord n'affecte, ne limite ou ne compromet de quelque façon que ce soit le pouvoir et les compétences des autorités de concurrence et des tribunaux compétents de chacune des Parties contractantes (et de la Commission européenne). Toutes les questions relevant de l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive desdits tribunaux et autorités. Par conséquent, toute mesure prise au titre du présent Article par une Partie contractante est sans préjudice de toute mesure pouvant être prise par lesdits tribunaux et autorités.
4. Toute mesure prise au titre du présent Article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou la ou les compagnies aériennes assurant les services de transport aérien à destination ou en provenance du territoire des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut être soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'Article 17.

5. Chaque Partie contractante élimine toute forme de discrimination ou de pratiques déloyales susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur les possibilités des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien.
6. Aucune des Parties contractantes ne peut octroyer ou accorder des subventions ou aides publiques à ses Compagnies aériennes respectives si lesdites subventions ou aides devaient considérablement affecter, de manière injustifiée, les possibilités des Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se livrer une concurrence équitable et loyale pour la fourniture de services de transport aérien. Lesdites subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans s'y limiter : des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation ; l'apport de capitaux ; des subsides ; des garanties ; des prêts ou assurances à des conditions préférentielles ; la protection contre la faillite ; le renoncement au remboursement des sommes dues ; le renoncement au rendement normal des fonds publics investis ; des dégrèvements fiscaux ou des exonérations fiscales ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès sur une base discriminatoire ou non commerciale aux installations et services aéroportuaires et de navigation aérienne, au carburant, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'attribution de créneaux horaires ou à d'autres installations et services y afférents qui sont nécessaires à l'exploitation de services aériens.
7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une compagnie aérienne au sens du paragraphe 6 susmentionné, elle garantit la transparence d'une telle mesure par tous les moyens appropriés, qui peuvent inclure l'obligation pour ladite compagnie aérienne d'identifier clairement et distinctement la subvention ou l'aide dans sa comptabilité.
8. Chaque Partie contractante fournit dans un délai raisonnable à l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des rapports financiers relatifs aux entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante, ainsi que toute autre information susceptible d'être raisonnablement exigée par l'autre Partie contractante pour garantir la conformité aux dispositions du présent Article. Lesdites informations peuvent inclure des renseignements détaillés sur les subventions ou aides au sens du paragraphe 6 susmentionné. La communication de telles informations peut être subordonnée à la condition qu'elles soient traitées de manière confidentielle par la Partie contractante demandant l'accès auxdites informations.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent pour l'application des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :

(a) si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne fait l'objet de pratiques discriminatoires ou déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, ladite partie peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.

(b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 5 ou 6 susmentionné, la Partie contractante qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

10. Chaque Partie contractante applique effectivement les lois en matière de lutte contre les ententes conformément au paragraphe 2 susmentionné et interdit la ou les compagnies aériennes :

(a) conjointement avec toute autre compagnie aérienne, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de mettre en place des pratiques concertées qui seraient susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de ladite Partie contractante et qui ont pour objet ou effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque de tels accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution de services ou à promouvoir les progrès techniques ou économiques, tout en accordant aux consommateurs une part équitable des avantages qui en résultent, et :

(i) n'imposent pas aux compagnies aériennes concernées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ;

(ii) ne permettent pas auxdites compagnies aériennes d'éliminer la concurrence pour une partie considérable des services en question, et

(b) d'abuser de sa/leur position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance du territoire de cette Partie contractante.

11. Chaque Partie contractante confie exclusivement l'application des règles en matière de lutte contre les ententes visées au paragraphe 10 susmentionné à son autorité de concurrence et/ou tribunal compétent(e) et indépendant(e).

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité de concurrence et/ou le tribunal compétent(e) pour l'application des règles visées au paragraphe 10 susmentionné, si une Partie contractante estime qu'une compagnie aérienne est victime d'une violation présumée du paragraphe 10 susmentionné et qu'elle est en mesure de le démontrer, elle peut soumettre ses observations par écrit à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également se rapprocher des entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris celles au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter des sujets visés dans le présent Article. De plus, une Partie contractante peut demander des consultations en la matière avec l'autre Partie contractante en vue de résoudre le problème. De telles consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Parallèlement, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre d'examiner pleinement la préoccupation formulée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le différend par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours suivant le début des consultations ou si lesdites consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande relative à une violation présumée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité de concurrence ou le tribunal compétent(e) ait constaté une violation des lois en matière de lutte contre les ententes, la Partie contractante qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits visés dans le présent Accord par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante en refusant, retenant, révoquant ou suspendant l'autorisation/le permis d'exploitation, de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, d'imposer des obligations ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise au titre du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée à la portée et à la durée strictement nécessaires.

ARTICLE 14
Frais d'utilisation

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.

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

ARTICLE 15
Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés en vue de réexaminer la capacité proposée pour l'exploitation des services convenus.

ARTICLE 16
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 son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.

2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

ARTICLE 17**Règlement des différends**

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. 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'OACI 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.

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

ARTICLE 18**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, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur une fois que les procédures constitutionnelles internes auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques. Sauf disposition prévue dans le paragraphe 2 du présent Article, les modifications ainsi convenues doivent figurer sur un protocole distinct faisant partie intégrante du présent Accord et entrent en vigueur conformément à l'Article 22 du présent Accord.

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 19

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 20

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'OACI. L'Accord prend fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

ARTICLE 21

Enregistrement

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

ARTICLE 22

Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de réception de la dernière notification écrite par le biais d'échange de notes diplomatiques confirmant que les Parties contractantes ont accompli toutes les procédures nationales nécessaires à son entrée en vigueur.

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

FAIT en deux exemplaires, à Luxembourg le 1^{er} juillet 2021, en langues française, espagnole et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence, le texte anglais fait foi.

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



François BAUSCH
Ministre de la Mobilité et
des Travaux publics

**POUR LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE DU PANAMA**



Yavel Mireya FRANCIS LANUZA
Ambassadeur
de la République du Panama
auprès du Grand-Duché de Luxembourg

TABLEAU DES ROUTES

Routes à exploiter dans les deux sens par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :

Luxembourg - Points intermédiaires - Points en République du Panama - Points au-delà

Routes à exploiter dans les deux sens par la ou les compagnies désignées de la République du Panama :

Points en République du Panama - Points intermédiaires - Luxembourg - Points au-delà

1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent ou terminent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

ACUERDO

ENTRE

EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

SOBRE

SERVICIOS AÉREOS

ARTICULO 1	Definiciones
ARTICULO 2	Concesión de derechos
ARTICULO 3	Designación y autorización
ARTICULO 4	Revocación y limitación de la Autorización
ARTICULO 5	Aplicación de leyes y reglamentos
ARTICULO 6	Reconocimiento de certificados y licencias (Seguridad)
ARTICULO 7	Seguridad de la aviación
ARTICULO 8	Obligaciones aduaneras y otros cargos
ARTICULO 9	Capacidad
ARTICULO 10	Tarifas
ARTICULO 11	Representantes de las líneas aéreas
ARTICULO 12	Oportunidades comerciales y transferencia de fondos
ARTICULO 13	Cláusula de competencia leal
ARTICULO 14	Tarifas de usuarios
ARTICULO 15	Estadísticas
ARTICULO 16	Consultas
ARTICULO 17	Resolución de controversias
ARTICULO 18	Modificación del acuerdo
ARTICULO 19	Convenio multilateral
ARTICULO 20	Terminación
ARTICULO 21	Registro
ARTICULO 22	Entrada en vigor

EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO**Y****EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ**

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseando celebrar un acuerdo con el fin de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, salvo que el contexto exija lo contrario, el término:

- (a) las "autoridades aeronáuticas": en el caso del Gran Ducado de Luxemburgo, el Ministro responsable del tema de la Aviación Civil y, en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;
- (b) los "servicios acordados" son los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o juntos;
- (c) el " Acuerdo " significa el presente Acuerdo, su anexo y sus numerosas modificaciones;
- (d) el " Convenio " significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio en virtud de sus artículos 90 y 94, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan sido adoptados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

- (e) la "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo;
- (f) las "tarifas" son los precios que se deben pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en las que se aplican dichos precios, incluidos los precios y condiciones de la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y las condiciones del transporte de correo;
- (g) Los términos "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "compañía aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna respectivamente en el artículo 96 del Convenio.
- (h) "territorio" tiene el significado que se le asigna en el artículo 2 del Convenio.

ARTICULO 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante:

- (a) volar sin aterrizar por el territorio de la otra Parte Contratante;
- (b) hacer escalas en dicho territorio con fines no comerciales;
- (c) hacer escalas en dicho territorio con el fin de recoger y descargar, durante la explotación de las rutas especificadas en el anexo, el tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o juntos.

2. Nada de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo se considerará que confiere a una compañía aérea designada de una Parte Contratante el privilegio de recoger, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo transportados a cambio de una remuneración o de un alquiler y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una o más líneas aéreas para que operen los servicios acordados en las rutas especificadas y a retirar o modificar dichos destinos.

2. Al recibir dicha designación y con sujeción a lo dispuesto en el artículo 4 del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante concederán sin demora a la línea aérea o líneas aéreas así designadas las autorizaciones pertinentes para explotar los servicios acordados para los que dicha línea aérea ha sido designada.

3. Una vez recibidas dichas autorizaciones, la línea aérea podrá comenzar en cualquier momento a prestar los servicios acordados, total o parcialmente, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo, en particular, que las tarifas se establezcan de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del presente Acuerdo.

ARTICULO 4

Revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de la República de Panamá tendrán derecho a retener la autorización mencionada en el artículo 3 del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por el Gran Ducado de Luxemburgo, a revocar o suspender dichas autorizaciones o a imponer condiciones, temporal o permanentemente, en caso que:

- (a) no está establecida en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo en virtud del Tratado constitutivo de la Unión Europea o no dispone de una Licencia de Explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; o
- (b) el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
- (c) la línea aérea no es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos Estados, o
- (d) de que la línea aérea no cumpla con las leyes y reglamentos de la República de Panamá; o
- (e) que la línea aérea no opere de acuerdo con las condiciones prescritas en este acuerdo.

2. Las autoridades aeronáuticas del Gran Ducado de Luxemburgo tendrán derecho a retener la autorización mencionada en el artículo 3 del presente Acuerdo

con respecto a una línea aérea designada por la República de Panamá, a revocar o suspender dichas autorizaciones o a imponer condiciones, temporal o permanentemente, en caso que:

- (a) no está establecida en el territorio de la República de Panamá y no tiene una Licencia de Operación válida entregada por las autoridades de la República de Panamá; o
- (b) las autoridades de la República de Panamá no ejercen o mantienen un control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
- (c) la línea aérea no es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por nacionales de la República de Panamá; o
- (d) del incumplimiento por parte de la línea aérea de las leyes y reglamentos del Gran Ducado de Luxemburgo; o
- (e) en caso de que la línea aérea no opere de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

3. A menos que sea imprescindible una acción inmediata para evitar la infracción de las leyes y reglamentos mencionados, los derechos enumerados en el apartado 1 de este artículo sólo se ejercerán tras consultar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con el artículo 18 del presente Acuerdo.

ARTICULO 5

Aplicación de leyes y reglamentos

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves serán cumplidos por la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante a la entrada, salida y mientras se encuentren en dicho territorio.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada, el control de la migración, el despacho de tránsito, las aduanas y la cuarentena serán cumplidos por la línea aérea o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y por sus tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga y correo, o en su nombre, durante el tránsito, la admisión y la salida del territorio de dicha Parte Contratante.

3. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra sobre una línea aérea de la otra Parte Contratante que preste servicios aéreos internacionales similares en la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración, de cuarentena y similares.

4. Los pasajeros, los equipajes y la carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no salgan de la zona del aeropuerto reservada a tal efecto estarán sujetos al orden establecido por la ley. Los equipajes y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTICULO 6

Reconocimiento de certificados y licencias (seguridad)

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias, expedidos o validados por una Parte Contratante y aún en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los efectos de la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados con arreglo a las normas establecidas en el Convenio y de conformidad con las mismas. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, a los efectos de los vuelos por encima de su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte Contratante en relación con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene y administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estas áreas que, al menos, sean iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio, se notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y la necesidad de ajustarse a dichas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctoras adecuadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de retener, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que ésta no adopte las medidas adecuadas en un plazo razonable.

ARTICULO 7
Seguridad de la aviación

1. En consonancia con sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y los requisitos técnicos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y designados como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que dichas disposiciones y requisitos de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o su residencia permanente en el territorio de su Estado actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda que se podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones y requisitos de seguridad de la aviación mencionados en el apartado 3 anterior, exigidos por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio estatal de esa otra Parte Contratante.

Cada Parte Contratante se asegurará de que se apliquen eficazmente medidas adecuadas en el territorio de su Estado para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos de mano, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Asimismo, cada Parte Contratante considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza concreta.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y su tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

6. En caso de que una de las Partes Contratantes tenga problemas en relación con las disposiciones de seguridad aérea del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8

Obligaciones de aduanas y otros gastos

1. Cada Parte Contratante, sobre una base de reciprocidad, eximirá a la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en la mayor medida posible según su legislación nacional, de las restricciones a la importación, derechos de aduana, impuestos especiales, tasas de inspección y otros derechos y cargas nacionales sobre las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las piezas de recambio, incluidos los motores, el equipo regular de la aeronave, las provisiones de la aeronave (incluidos los licores, el tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados a ser utilizados o utilizados exclusivamente en relación con la explotación o el mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada o de las líneas aéreas de esa otra Parte Contratante que presten los servicios acordados.

2. Las exenciones concedidas por el presente artículo se aplicarán a los elementos mencionados en el apartado 1 del presente artículo:

- (a) introducido en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
- (b) retenidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante al llegar o salir del territorio de la otra Parte Contratante;
- (c) tomados a bordo de aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la explotación de los servicios acordados;

independientemente de que dichos bienes sean utilizados o consumidos íntegramente en el territorio de la Parte Contratante que concede la exención, siempre que dichos bienes no sean enajenados en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo regular de a bordo, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de la aeronave de la línea aérea designada o de las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o se disponga de ellos de otra manera, de conformidad con la normativa aduanera.

ARTICULO 9

Capacidad

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán una oportunidad justa y equitativa de operar los servicios acordados cubiertos por este Acuerdo.

2. La capacidad proporcionada por cada línea aérea designada será tal que permita a dicha línea aérea, con un factor de carga razonable, prestar los servicios acordados, teniendo plenamente en cuenta los requisitos de las operaciones de tránsito.

3. Ninguna de las Partes Contratantes podrá imponer unilateralmente ninguna restricción a la línea aérea designada o a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante con respecto a la capacidad, frecuencia o tipo de aeronaves empleadas en relación con los servicios en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que la operación propuesta o realizada por la línea aérea de la otra Parte Contratante afecta indebidamente a los servicios acordados prestados por su línea aérea designada, podrá solicitar la celebración de consultas de conformidad con el artículo 18 del presente Acuerdo.

ARTICULO 10

Tarifas

1. Las tarifas que cobren las líneas aéreas designadas se establecerán de forma libre e independiente a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos el coste de la operación, las características del servicio y un beneficio razonable.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir que se notifiquen o se presenten ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que vayan a cobrar hacia o desde su territorio las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. La notificación por parte de las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes podrá exigirse con no más de treinta (30) días de antelación a la fecha propuesta de entrada en vigor. En casos concretos, se podrá permitir la notificación o la presentación con una antelación menor a la requerida normalmente.

3. Sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de competencia y protección de los consumidores vigente en cada Parte Contratante, la intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- (a) la prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
- (b) protección de los consumidores frente a precios irrazonablemente altos o restrictivos debidos al abuso de posición dominante;
- (c) protección de las líneas aéreas contra los precios artificialmente bajos debidos a subvenciones o ayudas directas o indirectas;
- (d) protección de las líneas aéreas contra los precios artificialmente bajos, cuando existan pruebas de la intención de eliminar la competencia.

4. Cuando las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes consideren que una determinada tarifa no cumple los criterios definidos en el apartado 3 y/o está comprendida en las categorías establecidas en los apartados 3.a, 3.b, 3.c y/o 3.d, enviarán una notificación razonada de su insatisfacción a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la línea aérea implicada lo antes posible, y en ningún caso después de los treinta (30) días siguientes a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión. Además, podrán solicitar consultas sobre el asunto a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. A menos que ambas autoridades aeronáuticas hayan acordado por escrito la desaprobación de las tarifas, éstas se considerarán aprobadas.

ARTICULO 11

Representantes de líneas aéreas

1. La línea aérea designada o las líneas aéreas de una Parte Contratante estarán autorizadas, sobre la base de la reciprocidad, a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial,

operativo y técnico que sea necesario en relación con la explotación de los servicios acordados, de conformidad con la legislación aplicable de la otra Parte Contratante.

2. Estos requisitos de personal podrán ser satisfechos, a elección de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante, y que esté autorizada a realizar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte Contratante y, en consonancia con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad y con la mínima demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios a los representantes y al personal mencionados en el apartado 1 del presente artículo.

ARTICULO 12

Oportunidades comerciales y transferencia de fondos

1. Se concederá a las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, el derecho a vender transporte aéreo con sujeción a la legislación de dicha Parte Contratante. Dicha venta podrá realizarse directamente o a través de agentes acreditados en cualquier moneda libremente convertible y/o local de acuerdo con la legislación de la Parte Contratante en la que se realice la venta.

2. Cada Parte Contratante concede a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a transferir a su sede el exceso de ingresos sobre los gastos de acuerdo con el código de práctica de regulación monetaria del Estado en cuyo territorio se devengan los ingresos. Los ingresos recibidos por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en la moneda nacional de la otra Parte Contratante se convierten de acuerdo con el código de práctica de regulación monetaria de esta otra Parte.

ARTICULO 13

Cláusula de competencia leal

1. Las Partes Contratantes reconocen que es su objetivo conjunto tener un entorno justo y competitivo y una oportunidad justa e igualitaria para que las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes compitan en la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas. Por lo tanto, las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para garantizar el pleno cumplimiento de este objetivo

2. Las Partes Contratantes afirman que una competencia libre, leal y sin distorsiones es importante para promover los objetivos del presente Acuerdo y señalan que la existencia de una legislación global en materia de competencia y de una autoridad independiente en la materia, así como la aplicación sólida y eficaz de sus respectivas legislaciones en materia de competencia, son importantes para la prestación eficaz de los servicios de transporte aéreo. Las leyes de competencia de cada Parte Contratante que aborden las cuestiones contempladas en este artículo, tal como se modifiquen periódicamente, se aplicarán a la explotación de las compañías aéreas dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte Contratante. Las Partes Contratantes comparten los objetivos de compatibilidad y convergencia del derecho de la competencia y de su aplicación efectiva. Cooperarán, según proceda y cuando sea pertinente, en la aplicación efectiva del derecho de la competencia, incluso permitiendo la divulgación, de conformidad con sus respectivas normas y jurisprudencia, por parte de sus respectivas líneas aéreas u otros nacionales, de la información pertinente a una acción de derecho de la competencia por parte de las autoridades de competencia de la otra.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo afectará, limitará o comprometerá en modo alguno la autoridad y los poderes de las autoridades y tribunales de competencia pertinentes de cualquiera de las Partes Contratantes (y de la Comisión Europea), y todas las cuestiones relativas a la aplicación de la legislación sobre competencia seguirán siendo competencia exclusiva de dichas autoridades y tribunales. Por lo tanto, cualquier medida adoptada en virtud del presente artículo por una Parte Contratante se entenderá sin perjuicio de las posibles medidas adoptadas por dichas autoridades y tribunales.

4. Cualquier medida adoptada en virtud del presente artículo será responsabilidad exclusiva de las Partes Contratantes y se dirigirá exclusivamente a la otra Parte Contratante y/o a las líneas aéreas que presten servicios de transporte aéreo hacia/desde las Partes Contratantes. Dichas medidas no estarán sujetas al procedimiento de resolución de conflictos previsto en el artículo 17.

5. Cada Parte Contratante eliminará todas las formas de discriminación o prácticas desleales que afecten negativamente a la oportunidad justa e igualitaria de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo.

6. Ninguna de las Partes Contratantes concederá o permitirá subvenciones o ayudas públicas a sus respectivas líneas aéreas si dichas subvenciones o ayudas afectan de forma significativa y adversa, de manera injustificada, a las oportunidades justas y equitativas de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo. Dichas subvenciones o ayudas públicas pueden incluir, entre otras cosas la subvención

cruzada; la compensación de pérdidas operativas; la aportación de capital; los subsidios; las garantías; los préstamos o seguros en condiciones privilegiadas; la protección contra la quiebra; la renuncia a la recuperación de las cantidades adeudadas; la renuncia a un rendimiento normal de los fondos públicos invertidos; las desgravaciones o exenciones fiscales; la compensación de las cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; y el acceso sobre una base discriminatoria o no comercial a las instalaciones y servicios de navegación aérea o aeroportuarios, al combustible, a la asistencia en tierra, a la seguridad, a los sistemas informáticos de reserva, a la asignación de franjas horarias o a otras instalaciones y servicios conexos necesarios para la explotación de los servicios aéreos.

7. Cuando una Parte Contratante conceda subvenciones o ayudas públicas en el sentido del apartado 6 anterior a una línea aérea, garantizará la transparencia de dicha medida a través de cualquier medio adecuado, que podrá incluir la exigencia de que la línea aérea identifique la subvención o la ayuda de forma clara y separada en su contabilidad.

8. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, facilitará a ésta, en un plazo razonable, informes financieros relativos a las entidades bajo la jurisdicción de la primera Parte Contratante, así como cualquier otra información de este tipo que pueda solicitar razonablemente la otra Parte Contratante para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo. Esto puede incluir información detallada relativa a las subvenciones o ayudas en el sentido del apartado 6 anterior. La presentación de dicha información podrá estar sujeta a su tratamiento confidencial por parte de la Parte Contratante que solicite el acceso a la información.

9. Sin perjuicio de cualquier acción emprendida por la autoridad de competencia y/o el tribunal correspondiente para la aplicación de las normas mencionadas en los apartados 5 y 6:

(a) si una de las Partes Contratantes considera que una línea aérea está siendo objeto de discriminación o de prácticas desleales en el marco de los párrafos 5 o 6 anteriores y que ello puede demostrarse, podrá presentar observaciones por escrito a la otra Parte Contratante. Después de informar a la otra Parte Contratante, una Parte Contratante también podrá dirigirse a las entidades gubernamentales responsables en el territorio de la otra Parte Contratante, incluidas las entidades a nivel central, regional, provincial o local, para tratar asuntos relacionados con este artículo. Además, una Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas al respecto con la otra Parte Contratante con el fin de resolver el problema. Dichas consultas se iniciarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. Mientras tanto, las Partes Contratantes intercambiarán información

suficiente para permitir un examen completo de la preocupación expresada por una de las Partes Contratantes.

(b) si las Partes Contratantes no consiguen resolver el asunto mediante consultas en un plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las mismas o si las consultas no se inician en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud relativa a una supuesta infracción de los apartados 5 o 6 anteriores la Parte Contratante que haya solicitado la consulta tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el presente Acuerdo por parte de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, denegando, reteniendo, revocando o suspendiendo la autorización/permiso de explotación, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, o a imponer derechos o tomar otras medidas. Cualquier medida adoptada en virtud del presente apartado deberá ser adecuada, proporcionada y limitada, en cuanto a su alcance y duración, a lo estrictamente necesario.

10. Cada Parte Contratante aplicará efectivamente las leyes antimonopolio de conformidad con el apartado 2, y prohibirá a la(s) línea(s) aérea(s):

(a) en conjunto con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas, celebrar acuerdos, tomar decisiones o realizar prácticas concertadas que puedan afectar a los servicios de transporte aéreo hacia/desde esa Parte Contratante y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o perturbar la competencia. Esta prohibición podrá ser declarada inaplicable cuando dichos acuerdos, decisiones o prácticas contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los servicios o a promover el progreso técnico o económico, permitiendo a los consumidores una participación equitativa en el beneficio resultante, y no:

- (i) imponer a las líneas aéreas afectadas restricciones que no sean indispensables para la consecución de estos objetivos;
- (ii) ofrecer a dichas líneas aéreas la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios en cuestión, y

(b) abusar de una posición dominante de manera que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo hacia/desde esa Parte Contratante.

11. Cada Parte Contratante confiará la aplicación de las normas antimonopolios mencionadas en el apartado 10 anterior exclusivamente a su autoridad y/o tribunal de competencia pertinente e independiente.

12. Sin perjuicio de cualquier acción emprendida por la autoridad de competencia y/o el tribunal correspondiente para la aplicación de las normas mencionadas en el apartado 10, si una Parte Contratante considera que una línea aérea sufre una supuesta infracción del apartado 10 anterior y que ésta puede ser justificada, podrá

presentar observaciones por escrito a la otra Parte Contratante. Después de informar a la otra Parte Contratante, una Parte Contratante también podrá dirigirse a las entidades gubernamentales responsables en el territorio de la otra Parte Contratante, incluidas las entidades a nivel central, regional, provincial o local, para tratar asuntos relacionados con este artículo. Además, una Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas al respecto con la otra Parte Contratante con el fin de resolver el problema. Dichas consultas se iniciarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. Mientras tanto, las Partes Contratantes intercambiarán información suficiente para permitir un examen completo de la preocupación expresada por una de las Partes Contratantes.

13. Si las Partes Contratantes no logran resolver el asunto mediante consultas en un plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las mismas, o si las consultas no se inician en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud relativa a una supuesta infracción del apartado 10, y siempre que la autoridad de competencia o el tribunal competente haya constatado la existencia de una infracción en materia de defensa de la competencia, la Parte Contratante que haya solicitado la consulta tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el presente Acuerdo por parte de las Líneas aéreas de la otra Parte Contratante, denegando, reteniendo, revocando o suspendiendo la autorización/permiso de explotación, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, o a imponer derechos o tomar otras medidas. Cualquier medida adoptada en virtud del presente apartado deberá ser adecuada, proporcionada y limitada, en cuanto a su alcance y duración, a lo estrictamente necesario.

ARTICULO 14

Cargos al usuario

1. Los honorarios y otros cargos por el uso de cada aeropuerto, incluyendo sus instalaciones, instalaciones técnicas y otros servicios, así como cualquier cargo por el uso de instalaciones de navegación aérea, instalaciones y servicios de comunicación, se harán de acuerdo con las tasas y tarifas establecidas por cada Parte Contratante.

2. La línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante no pagarán tasas más elevadas que las impuestas a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y/o a cualquier otra línea aérea extranjera que opere servicios internacionales similares, por el uso de instalaciones y servicios de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 15**Estadísticas**

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de ésta, estadísticas periódicas o de otro tipo que sean razonablemente necesarios para revisar la capacidad suministrada en los servicios acordados.

ARTICULO 16**Consultas**

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán periódicamente con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y de su anexo, y también se consultarán cuando sea necesario para prever su modificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar la celebración de consultas, que podrán ser por discusión o por correspondencia y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, salvo que ambas Partes Contratantes acuerden una prórroga de dicho plazo.

ARTICULO 17**Resolución de controversias**

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar por resolverla mediante negociación.

2. Si las Partes Contratantes no consiguen llegar a un acuerdo mediante la negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de alguna persona u organismo, o bien cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno de los cuales será designado por cada Parte Contratante y el tercero será nombrado por los dos árbitros. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba de la otra una notificación por vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo indicado, o si el tercer árbitro no es nombrado dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros según el caso.

En todos los casos, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral.

3. Las Partes Contratantes cumplirán cualquier decisión adoptada en virtud del apartado 2 del presente artículo.

ARTICULO 18

Modificación del acuerdo

1. Si alguna de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna disposición del presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas, que podrán ser entre autoridades aeronáuticas y que podrán ser mediante discusión o por correspondencia, se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una prórroga de dicho plazo. Las modificaciones así acordadas entrarán en vigor una vez confirmados los procedimientos constitucionales internos mediante un canje de notas diplomáticas. Salvo lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, las modificaciones así acordadas adoptarán la forma de un protocolo separado que formará parte integrante del Acuerdo y entrará en vigor de conformidad con el artículo 21 del Acuerdo.

2. Las modificaciones del Anexo se harán por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Dicha modificación será efectiva a partir de la fecha de aprobación de las autoridades aeronáuticas.

ARTICULO 19

Convenio Multilateral

El presente Acuerdo y sus anexos se modificarán para ajustarse a cualquier convenio multilateral que pueda ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 20

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar en todo momento por escrito, a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte Contratante su decisión de poner fin al presente Acuerdo; dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo antes de la expiración de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte

Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 21

Registro

El presente Acuerdo y cualquier modificación del mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 22

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que se reciba, por vía diplomática, la última notificación escrita del cumplimiento por las Partes Contratantes de los procedimientos internos necesarios para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

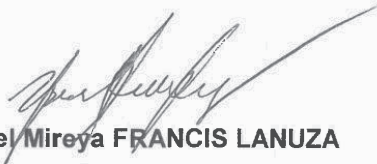
HECHO por duplicado en Luxemburgo, en este día 1 de julio de 2021, en lengua francesa, española e inglesa, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia, prevalecerá el texto inglés.

**POR EL GOBIERNO DEL
GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO**



François BAUSCH
Ministro de la Movilidad y
de los Trabajos Públicos

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE PANAMA**



Yavel Mireya FRANCIS LANUZA
Embajadora
de la República de Panama
al Gran Ducado de Luxemburgo

ANEXO DE RUTA

Rutas que deben ser operadas en ambas direcciones por la Línea aérea o líneas aéreas designadas de Luxemburgo:

Luxemburgo - Puntos intermedios - Puntos en la República de Panamá - Puntos más allá

Rutas que serán operadas en ambas direcciones por la Línea aérea o líneas aéreas designadas de la República de Panamá:

Puntos en la República de Panamá - Puntos intermedios - Luxemburgo - Puntos más allá

1. Los puntos intermedios y/o posteriores podrán ser servidos por la Línea aérea o las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes sin ejercer derechos de tráfico de quinta libertad.
2. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad podrá ser acordado por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
3. La aerolínea o aerolíneas designadas de cada Parte Contratante podrán, en cualquiera o en todos los vuelos, omitir la escala en cualquiera de los puntos de las rutas especificadas anteriormente, y podrán servirlos en cualquier orden, siempre que los servicios acordados en estas rutas comiencen o terminen en la Parte Contratante que designa a la aerolínea o aerolíneas

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA

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 Licences (Safety)
ARTICLE 7	Aviation Security
ARTICLE 8	Customs Duties and other Charges
ARTICLE 9	Capacity
ARTICLE 10	Tariffs
ARTICLE 11	Airline Representatives
ARTICLE 12	Commercial Opportunities and Transfer of Funds
ARTICLE 13	Fair Competition Clause
ARTICLE 14	User Charges
ARTICLE 15	Statistics
ARTICLE 16	Consultations
ARTICLE 17	Settlement of Disputes
ARTICLE 18	Modification of Agreement
ARTICLE 19	Multilateral Convention
ARTICLE 20	Termination
ARTICLE 21	Registration
ARTICLE 22	Entry into Force

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**AND****THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA**

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 Republic of Panama, the Panama's Civil Aeronautical Authority 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, baggage, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) the « Agreement » means this Agreement, its Annex, and many 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 Contracting Party:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(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, baggage, 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, baggage, 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 Republic of Panama 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) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of Republic of Panama; 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 Republic of Panama, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of Republic of Panama and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of Republic of Panama; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of Republic of Panama; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by nationals of Republic of Panama; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (e) 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

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, migration control, transit clearance, 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, baggage, 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 order established by law. 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.

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.

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, 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 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 9Capacity

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 18 of this Agreement.

ARTICLE 10Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines shall be freely and independently established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, the characteristics of the service and a reasonable profit.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Contracting Party. Notification by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Without prejudice of the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

- (c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
- (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4. Where the aeronautical authorities of either Contracting Party find that a certain tariff does not meet the criteria defined in paragraph 3 and/or falls within the categories set forth in paragraphs 3.a, 3.b, 3.c and/or 3.d, they shall send reasoned notification of their dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and to the airline involved as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the tariff in question. Furthermore they may request consultations on the matter with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall take place within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. Unless both aeronautical authorities have agreed to disapprove tariffs in writing, the tariffs shall be treated as having been approved.

ARTICLE 11

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 in accordance with applicable legislation of the other Contracting Party.
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 12**Commercial Opportunities and Transfer of Funds**

1. The designated airlines of either Contracting Party shall be granted in the territory of the other Contracting Party, the right to sell air transportation subject to the law of that Contracting Party. Such sale may be conducted directly or through accredited agents in any freely convertible and/or local currency in accordance with the law of the Contracting Party in which the sale is conducted.
2. Each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to its head office the excess of receipts over expenditures in accordance with the code of practice of currency regulation of the State in the territory of which the revenue is accrued. The proceeds received by the designated airlines of one Contracting Party in national currency of the other Contracting Party are converted according to code of practice of currency regulation of this other Party.

ARTICLE 13**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 Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition 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 share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They 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 jeopardize 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. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airline(s) providing air transport services to/from the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 17.

5. 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.

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 6 above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 6 above. The submission of such information may be subject to its

confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6,

(a) if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs 5 or 6 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

(b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs 5 or 6 above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorization/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2, and shall prohibit airline(s):

(a) in conjunction with any other airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not:

- (i) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;
- (ii) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question, and

(b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10, if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph 10 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorization/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

ARTICLE 14
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 15
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 16
Consultation

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 receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. 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.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 18

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 receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force once the internal constitutional procedures have been confirmed by an exchange of diplomatic notes. Except as provided in paragraph 2 of this Article, modifications so agreed upon shall be made in the form of a separate protocol being an integral part of the Agreement and shall come into force in accordance with Article 22 of the Agreement.

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 19
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 20
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 21
Registration

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

ARTICLE 22
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the day of receipt, through diplomatic channels of the last written notification of the completion by the Contracting Parties of the domestic procedures necessary for its entry into force.

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

DONE in Duplicate at Luxembourg, on this 1st day of July 2021, in the French, Spanish and English language, all texts being equally authentic. In case of divergence, the English text shall prevail.

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



François BAUSCH
Minister for Mobility and Public Works

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF PANAMA**



Yvel Mireya FRANCIS LANUZA
Ambassador of the Republic of Panama
to the Grand Duchy of Luxembourg

ROUTE ANNEX

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

Luxembourg - Intermediate points - Points in Republic of Panama - Points beyond

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Republic of Panama:

Points in Republic of Panama - Intermediate points - Luxembourg - Points beyond

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 or terminate in the Contracting Party designating the airline or airlines

8236/01, 8237/01, 8238/01, 8240/01,
8241/01

N° 8236¹

N° 8237¹

N° 8238¹

N° 8240¹

N° 8241¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021

PROJET DE LOI

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

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1er juillet 2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Etat du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(27.7.2023)

Les cinq projets de lois sous avis (ci-après les « Projets ») ont pour objet d'approuver les accords bilatéraux suivants :

- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022 ;
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021; et
- l'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

En bref

- 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 est en mesure d'approuver les projets de lois sous avis.

Il est à noter que 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 encore de préciser que les accords faisant objet des Projets ont été rédigés, en partie, sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») et en tenant compte des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers.

Quant au fond, les cinq accords sont identiques dans une large mesure, et contiennent notamment une série de dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens, y compris les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation.

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 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.

Un tableau définissant les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur les territoires des parties contractantes par les compagnies désignées à cet effet par chaque partie est annexé à chaque accord. 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.

Enfin, suite aux demandes des gouvernements de Koweït et de Ghana, leurs accords bilatéraux respectifs avec le Luxembourg contiennent la clause dite « *anti-free-rider* » en ses articles 4, para-

graphe 1, points d) et e) et ceci afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste de la part d'autres opérateurs de l'Union européenne.

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 des Projets.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les projets de lois sous avis

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8240/02

N° 8240²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de
la République du Panama relatif à des services aériens,
fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.10.2023)

Par dépêche du 13 juin 2023, 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, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte de l'accord aérien à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 28 juillet 2023.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose l'approbation d'un accord aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama.

En application 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, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus par un État membre de l'Union européenne avec un État tiers doivent être notifiés et approuvés par la Commission européenne. Les auteurs ont inclus dans l'exposé des motifs des explications concernant l'accomplissement des formalités de notification à la Commission européenne, conformément à la demande qu'avait formulé le Conseil d'État dans son avis n° 52.875 du 13 novembre 2018.

L'accord faisant l'objet du projet de loi sous avis suit le modèle élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ci-après « OACI ». L'exposé des motifs fournit des détails sur les spécificités de l'accord, tel que l'avait demandé le Conseil d'État dans son avis précité du 13 novembre 2018. L'exposé des motifs précise que l'« accord aérien permettra d'établir un cadre réglementaire propice aux entreprises et au développement des relations économiques et commerciales, et illustre ainsi la volonté du Luxembourg et du Panama de franchir une nouvelle étape dans le renforcement de leurs liens économiques et commerciaux. »

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

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

Le Conseil d'État voudrait toutefois attirer l'attention sur certaines dispositions particulières de l'accord soumis à l'approbation du législateur.

L'article 18, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 18, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des députés prévue par l'article 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 19 de l'accord à approuver, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous avis. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article unique

L'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

À la date de signature de l'accord à approuver les lettres « er » sont à insérer en exposant après le chiffre, pour écrire « 1^{er} ».

Formule de promulgation

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 octobre 2023.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

8240/03

N° 8240

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS
(20.06.2024)**

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Gusty GRAAS, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 juin 2023 par le Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 27 juillet 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 octobre 2023.

Lors de sa réunion du 23 mai 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») ainsi que la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région ont examiné le projet de loi ainsi que les divers avis. Au cours de la même réunion, M. Gusty Graas a été désigné comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 juin 2024.

II. Objet du projet de loi

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Considérations générales

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Panama contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;

- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire de l'article unique.

III. Les avis

1. Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État émet son avis en date du 10 octobre 2023. Il ne contient pas d'observation quant au fond. Le Conseil d'État rappelle dans quelles conditions la Constitution exige qu'une modification d'un accord international soit approuvée par la Chambre des Députés.

2. Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce émet son avis le 27 juillet 2023. Elle accueille favorablement le projet de loi sous rubrique. En effet, l'accord aérien bilatéral permettra d'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.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé aux avis respectifs.

IV. Commentaire de l'article unique

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 18, paragraphe 1^{er}, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Toutefois, l'article 18, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des Députés prévue par l'article 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 19 de l'accord à approuver, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** »

En outre, à la date de signature de l'accord à approuver les lettres « er » sont à insérer en exposant après le chiffre, pour écrire « 1^{er} ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8240 dans la teneur qui suit :

*

V. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021

Article unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Luxembourg, le 20 juin 2024

La Présidente,
Corinne CAHEN

Le Rapporteur,
Gusty GRAAS

Texte voté - Projet de loi N°8240

N°8240
PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021

*

Article unique. Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 27 juin 2024

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Claude Wiseler

Bulletin de vote 16 - Projet de loi N°8240

Date: 27/06/2024 18:56:14

Scrutin: 16

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8240 - Air services Panama

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8240

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	0	47
Procurations:	13	0	0	13
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

CSV

Adehm Diane	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Bauer Maurice	Oui	Boonen Jeff	Oui
Donnersbach Alex	Oui (Weydert Stéphanie)	Eicher Emile	Oui
Eischen Félix	Oui	Galles Paul	Oui
Hansen Christophe	Oui (Galles Paul)	Hengel Max	Oui
Kemp Françoise	Oui	Lies Marc	Oui
Modert Octavie	Oui (Morgenthaler Nathalie)	Morgenthaler Nathalie	Oui
Mosar Laurent	Oui	Spautz Marc	Oui
Weiler Charel	Oui (Boonen Jeff)	Weydert Stéphanie	Oui
Wiseler Claude	Oui	Wolter Michel	Oui
Zeimet Laurent	Oui (Bauer Maurice)		

DP

Agostino Barbara	Oui	Arendt Guy	Oui
Bauler André	Oui	Baum Gilles	Oui
Beissel Simone	Oui	Cahen Corinne	Oui
Emering Luc	Oui	Etgen Fernand	Oui
Goldschmidt Patrick	Oui (Graas Gusty)	Graas Gusty	Oui
Hartmann Carole	Oui (Etgen Fernand)	Minella Mandy	Oui (Agostino Barbara)
Polfer Lydie	Oui (Bauler André)	Schockmel Gérard	Oui

LSAP

Biancalana Dan	Oui	Bofferding Taina	Oui
Braz Liz	Oui	Closener Francine	Oui
Cruchten Yves	Oui (Delcourt Claire)	Delcourt Claire	Oui
Di Bartolomeo Mars	Oui	Engel Georges	Oui
Fayot Franz	Oui	Haagen Claude	Oui
Lenert Paulette	Oui (Engel Georges)		

ADR

Engelen Jeff	Oui	Kartheiser Fernand	Oui (Keup Fred)
Keup Fred	Oui	Schoos Alexandra	Oui
Weidig Tom	Oui		

déi gréng

Bausch François	Oui	Sehovic Meris	Oui (Bausch François)
Tanson Sam	Oui	Welfring Joëlle	Oui

Date: 27/06/2024 18:56:14

Scrutin: 16

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8240 - Air services Panama

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8240

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	0	47
Procurations:	13	0	0	13
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

Piraten

Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
Polidori Ben	Oui		

DÉI LÉNK

Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui
-----------	-----	--------------	-----

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Résumé

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021

RESUME

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2021.

Cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

L'accord aérien entre le Luxembourg et le Panama contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.