

**N° 8237**

**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 de Cuba relatif à des services aériens,  
fait à Luxembourg, le 20 avril 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 de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 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	7

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. unique.** Est approuvé l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 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

L'objet du projet de loi consiste à approuver 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.

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 de Cuba, 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 été notifiée sur la plateforme CIRCABC le 23 janvier 2020 et le résultat des négociations a été notifié le 3 février 2020.

\*

### CONSIDERATIONS PARTICULIERES

L'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 s'inscrit dans la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret. Cet accord contient des clauses considérées comme standard et ne présente pas de dispositions particulières en matière de services aériens.

L'accord aérien permettra d'établir un cadre réglementaire propice aux entreprises et contribuera au renforcement des liens économiques et commerciaux entre le Luxembourg et la République de Cuba. En 2022, le Luxembourg et la République de Cuba ont fêté le 80e anniversaire de l'établissement de leurs relations diplomatiques.

\*

### FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>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</b>
<b>Auteurs:</b>	<b>Pit Bichel et Luc Schons</b>
<b>Tél.:</b>	<b>247-74912 et 247-83690</b>
<b>Courriel:</b>	<b>pit.bichel@av.etat.lu et luc.schons@mae.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Le présent projet de loi se propose d'approuver 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.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes.</b>
<b>Date:</b>	<b>03 février 2023</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles: Cargolux

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

- |                                      |   |                              |
|--------------------------------------|---|------------------------------|
| – Entreprises/Professions libérales: | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Citoyens:                          | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Administrations:                   | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |

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

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
Remarques/Observations: ...
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui  Non   
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non   
Remarques/Observations: ...
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire) ...
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données 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 évaluation<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

\*

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

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

**FICHE FINANCIERE**

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

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

\*

**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS**

**ENTRE**

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

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA**

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

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

désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans les services aériens internationaux, et réaffirmant leur vive préoccupation face aux actes ou menaces contre la sûreté des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, portent atteinte à l'exploitation des services aériens et sapent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

désireux de permettre aux compagnies aériennes d'offrir aux voyageurs et aux transporteurs diverses options de service, et souhaitant encourager les compagnies aériennes individuelles à développer et à mettre en œuvre des prix innovants et compétitifs ;

sont convenus des dispositions suivantes :

### **Article 1** *Définitions*

Pour l'application du présent Accord, sauf mention contraire :

1. 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 de Cuba, le ministère des Transports ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ou des fonctions similaires ;
2. l'« Accord » désigne le présent accord, son annexe et tout amendement y relatif ;
3. la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut : tout amendement entré en vigueur en vertu de l'Article 94(a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes, et toute annexe ou tout amendement y afférents adoptés en vertu de l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où lesdits

amendements ou annexes sont à un moment donné en vigueur pour les deux Parties contractantes ;

4. l'expression « Compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

5. les « Tarifs » désignent les prix, taux ou frais applicables au transport des passagers (et de leurs bagages) et/ou du fret (à l'exception du courrier) dans le cadre de services aériens, y compris le transport aérien de surface en lien avec le transport aérien international, le cas échéant, et facturés par les compagnies aériennes, y compris leurs agents, ainsi que les conditions relatives à la disponibilité de tels prix, taux ou frais ;

6. le terme « Territoire » désigne, dans le cas de la République de Cuba : l'ensemble du territoire national, comprenant l'Île de Cuba, l'Île de la Jeunesse, les autres îles et les cayes adjacents, les eaux intérieures et les mers territoriales dans l'étendue établie par la loi, ainsi que l'espace aérien s'étendant au-dessus de celles-ci et le spectre radioélectrique et, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, a la signification qui lui est assignée dans l'Article 2 de la Convention ;

7. les termes « Service aérien », « Service aérien international », « Compagnie aérienne » et « Escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;

8. le terme « Frais d'utilisation » désigne les frais facturés aux Compagnies aériennes pour les installations ou services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ; et

9. le terme « Traités de l'UE » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## **Article 2**

### *Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en matière de services aériens internationaux:

- a. le droit de survoler son Territoire sans atterrir ;
- b. le droit de faire des escales sur son Territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de Services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Lesdits

services et routes sont ci-après dénommés les « Services convenus » et les « Routes spécifiées ». Lors de l'exploitation d'un Service convenu sur une Route spécifiée, la ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante jouissent, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le Territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe aux fins d'embarquer et/ou de débarquer des passagers, du fret et du courrier dans le cadre du trafic international, séparément ou en combinaison.

3. Aucune des dispositions du présent Accord ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la Compagnie désignée de l'une des Parties contractantes de procéder, sur le Territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le Territoire de ladite autre Partie contractante.

### **Article 3**

#### *Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie contractante une ou plusieurs Compagnies aériennes pour exploiter les Services convenus sur les Routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations. De telles désignations sont effectuées par écrit et transmises à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes introduites par la Compagnie désignée, sous la forme et de la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation et agréments techniques, l'autre Partie contractante octroie les autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs, à condition que :

- a) dans le cas d'une Compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg :
  - (i) la Compagnie aérienne soit établie sur le Territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu des Traités de l'UE ou soit titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
  - (ii) l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de la Compagnie aérienne, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et

(iii) la Compagnie aérienne soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou soit effectivement contrôlée par des États membres de l'Europe et/ou par des ressortissants desdits États, et/ou par des États membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) et/ou par des ressortissants de tels États ; et

- b) dans le cas d'une Compagnie désignée par la République de Cuba :
- (i) la Compagnie aérienne possède des bureaux principaux sur le Territoire de la République de Cuba, ait reçu un certificat de transporteur aérien valide d'un État membre de la Commission de l'Aviation Civile d'Amérique Latine (LACAC) et soit titulaire d'une licence conformément à la législation applicable de la République de Cuba ; et
  - (ii) l'État membre de la LACAC responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et assure un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
  - (iii) la Compagnie désignée soit en permanence détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la République de Cuba ou par des États membres de la LACAC et/ou par leurs ressortissants, et soit à tout moment effectivement contrôlée par lesdits États et/ou ressortissants ; et
- c) la Compagnie désignée soit qualifiée pour répondre aux conditions stipulées dans les lois et règlements normalement applicables à l'exploitation de Services aériens internationaux par la Partie contractante selon la ou les applications.

3. Lorsqu'une Compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment à exploiter les Services convenus, à condition de respecter toutes les dispositions applicables de l'Accord.

#### **Article 4**

##### *Révocation de l'autorisation*

1. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques d'une Compagnie désignée par l'autre Partie contractante si :

- a) dans le cas d'une Compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg :
- (i) ladite compagnie n'est pas établie sur le Territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu des Traités de l'UE ou n'est pas titulaire d'une

licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou

(ii) 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

(iii) ladite compagnie n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par l'État membre de l'Union européenne ou de l'AELE et/ou par des ressortissants de tels États ; et

b) dans le cas d'une Compagnie désignée par la République de Cuba :

(i) ladite compagnie ne dispose pas de bureaux sur le Territoire de la République de Cuba ou n'a pas reçu de certificat de transporteur aérien valide de l'un des États membres de la LACAC, ou n'est pas titulaire d'une licence conformément à la législation applicable de la République de Cuba ; ou

(ii) l'État membre de la LACAC responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la Compagnie aérienne, ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou

(iii) ladite compagnie n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par la République de Cuba ou par les États membres de la LACAC et/ou par des ressortissants de la République de Cuba ou d'autres États membres de la LACAC ; ou

c) la Compagnie aérienne refuse de se plier aux lois et règlements visés à l'Article 5 du présent Accord.

2. À moins qu'une révocation, suspension ou imposition immédiate des conditions énumérées dans le paragraphe 1 du présent Article soit indispensable pour empêcher des infractions supplémentaires aux lois et/ou règlements, les droits ne seront exercés qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. De telles consultations débutent dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande de consultations, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

## **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 des Services aériens internationaux, 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 désignées 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 ou au séjour sur son Territoire, ou à la sortie dudit Territoire de passagers, d'équipages, de fret ou de courrier, tels que les formalités relatives à l'émigration, à l'immigration, au congé, au transit, aux passeports, aux douanes, à la santé et aux mesures de quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante lors de l'admission, du transit ou du séjour sur, ou encore lors du départ dudit Territoire.

3. Les passagers, les bagages ainsi que le fret en transit direct sur le Territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones aéroportuaires réservées à cet égard sont soumis, tout au plus, à un contrôle simplifié, sauf pour ce qui a trait aux mesures de sûreté contre les actes de violence, le trafic de stupéfiants et la piraterie aérienne.

4. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier sa propre Compagnie aérienne 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 d'immigration, de douane, de quarantaine et autres règlements similaires.

## **Article 6**

### *Exemption des taxes, droits de douane et autres frais*

1. Les aéronefs exploités pour des Services aériens internationaux par une Compagnie désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, le carburant et les huiles lubrifiantes, les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) sont exemptés de l'ensemble des taxes, droits de douane, frais d'inspection et autres taxes similaires à l'arrivée sur le Territoire de l'autre Partie contractante, à condition d'être conservés à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés, utilisés ou consommés par ledit aéronef lors de vols au-dessus dudit Territoire.

2. Sont également exemptés des taxes, droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances fondées sur le coût du service fourni :

- a) les provisions de bord embarquées sur le Territoire d'une Partie contractante, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'un aéronef en partance assurant un Service aérien international d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante ;
- b) les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le Territoire d'une Partie contractante à des fins d'entretien ou de réparation d'un aéronef utilisé dans le cadre de l'exploitation de Services aériens internationaux par une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante ;
- c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le Territoire d'une Partie contractante pour être utilisés dans le cadre d'un Service aérien international d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque lesdites fournitures doivent être utilisées sur la portion du voyage survolant le Territoire de la première Partie contractante mentionnée, sur lequel elles sont embarquées ;
- d) les documents des Compagnies aériennes, tels que les billets et les lettres de transport aérien, ainsi que les supports publicitaires et promotionnels dans des limites raisonnables, destinés à être utilisés par une Compagnie désignée d'une Partie contractante et introduits sur le Territoire de l'autre Partie contractante ;
- e) les objets visés au paragraphe 1 du présent Article sont introduits sur le Territoire d'une Partie contractante par ou au nom de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

Cette exemption s'applique 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, les fournitures et les pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par la Compagnie désignée de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le Territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent

être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et le fret en transit direct sur le Territoire d'une Partie contractante sont exonérés des taxes, droits de douane, frais et autres redevances similaires non fondées sur le coût des services à l'arrivée ou au départ.

#### **Article 7**

##### *Dispositions relatives à la capacité*

1. Chaque Partie contractante offre à la ou aux Compagnies désignées des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des Services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque Compagnie désignée à déterminer la fréquence et la capacité des Services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché.

3. Aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante en lien avec les services assurés sur l'une des Routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques, telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

5. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent, ou obligent les Compagnies aériennes à fournir, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les statistiques pouvant être raisonnablement exigées à des fins d'information sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante.

6. 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 19 du présent Accord.

**Article 8***Tarifs*

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de Tarifs pour les Services aériens par chaque Compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :

- a) la prévention des Tarifs ou pratiques abusifs ou discriminatoires ; et
- b) la protection des consommateurs contre les Tarifs qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ; et
- c) la protection des Compagnies aériennes contre les Tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes.

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. Aucune Partie contractante n'exigera la notification ou le dépôt par une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante des Tarifs pratiqués par les affréteurs pour le public, sauf si cela peut être exigé sur une base non discriminatoire à des fins d'information.

3. Sauf disposition contraire prévue dans le présent Article, aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un Tarif qu'une Compagnie désignée de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international.

4. Si une Partie contractante estime qu'un Tarif qu'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour le transport aérien international est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent Article, elle demande des consultations et notifie l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Lesdites consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande, et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un Tarif pour lequel un avis de

mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le Tarif précédemment existant demeure en vigueur.

### **Article 9**

#### *Représentation et ventes des Compagnies aériennes*

1. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'introduire et de faire séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans ce dernier, le personnel administratif, commercial et technique nécessaire pour répondre aux besoins de la Compagnie désignée en question.
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.
4. Chaque Compagnie aérienne doit avoir le droit de vendre des services de transport directement ou, à son entière discrétion, par l'intermédiaire d'un agent dans la devise de ce Territoire, sous réserve des lois et règlements nationaux. Chaque Partie contractante s'abstient de restreindre le droit d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante de vendre ainsi que le droit de toute personne d'acheter de tels services de transport.
5. Chaque Partie contractante accorde aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement vers son Territoire national l'excédent des recettes sur les dépenses gagné sur le Territoire sur lequel les recettes sont réalisées, conformément à la réglementation sur les taux de change en vigueur. La conversion des recettes des Compagnies désignées d'une Partie contractante en devises étrangères se fait conformément à la réglementation sur les taux de change en vigueur.

**Article 10***Assistance en escale*

Chaque Compagnie désignée a le droit de fournir ses propres services d'assistance en escale sur le Territoire de l'autre Partie contractante ou de sous-traiter ces services, en tout ou en partie, à sa convenance, à l'un des fournisseurs autorisés à assurer lesdits services. Si ou tant que les lois et règlements applicables à l'assistance en escale sur le Territoire d'une Partie contractante empêchent ou limitent la sous-traitance desdits services ou l'auto-assistance, chaque Compagnie désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs.

**Article 11***Frais d'utilisation*

1. Les Frais d'utilisation pouvant être imposés par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement répartis entre les catégories d'utilisateurs.
2. Les Frais d'utilisation imposés aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation sur l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ledit coût total peut inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces frais sont fournis sur une base efficace et économique.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son Territoire et la ou les Compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et la ou les Compagnies aériennes à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des frais conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des Frais d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre desdites modifications.
4. Dans le cadre de procédures de résolution de litiges en vertu de l'Article 19 du présent Accord, aucune Partie contractante n'est considérée comme étant en

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

## **Article 12**

### *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 13**

### *Sécurité des vols et reconnaissance des certificats et licences*

1. À tout moment, chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante dans n'importe quel domaine relatif aux installations aéronautiques, aux équipages aériens, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande.
2. Si, après de telles 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 les domaines mentionnés au paragraphe 1 qui sont égales aux normes établies à ce moment en application de la Convention, l'autre Partie contractante doit être informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer auxdites normes. L'autre Partie contractante adopte alors les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs Compagnies désignées par l'autre Partie contractante si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.
3. En application de l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par une Compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou en son nom, pour des services à destination ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit Territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, ledit examen a pour objectif de vérifier la validité des documents de

l'aéronef et des licences de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement conformément aux normes établies à ce moment en application de la Convention.

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

5. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe 4 du présent Article est suspendue dès que la base de cette mesure cesse d'exister.

6. En référence au paragraphe 2 susmentionné, s'il s'avère qu'une Partie contractante demeure en non-conformité avec les normes établies à ce moment en vertu de la Convention une fois le délai convenu écoulé, le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) doit en être informé. Ce dernier doit également être informé de la résolution subséquente de la situation de façon raisonnable.

7. Lorsque l'une des Parties contractantes a désigné une Compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un État tiers, les droits de l'autre Partie contractante résultant des dispositions du présent Article s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par ledit État tiers et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de ladite Compagnie aérienne.

#### **Article 14**

##### *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 des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs*

*plastiques aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991.*

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'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention 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. Dans le cas du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, les exploitants susmentionnés doivent avoir reçu une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne. Dans le cas de la République de Cuba, les exploitants d'aéronefs doivent être établis sur le territoire de tout État membre de la LACAC et avoir reçu une licence d'exploitation conformément à la législation applicable dans cet État membre de la LACAC. Les exploitants d'aéroports situés sur le Territoire des deux Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions en matière de sûreté susmentionnées dans le présent paragraphe.

4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs doivent 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 pour la sortie de son Territoire. Pour l'entrée ou le séjour sur, ou pour la sortie du Territoire du Grand-Duché de Luxembourg, les opérateurs d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, conformément à la législation de l'Union européenne. 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 motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article relatives à la sûreté de l'aviation, les Autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs Compagnies désignées par cette autre Partie contractante, ou encore pour imposer des conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute action engagée conformément au présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions du présent Article en matière de sûreté.

### **Article 15**

#### *Services intermodaux*

Chaque Compagnie désignée peut recourir au transport intermodal, et chaque Partie contractante peut exiger qu'il soit approuvé par ses Autorités aéronautiques.

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les Compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les Territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et sont en droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les Compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres Compagnies aériennes et par des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique

couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités desdits transports.

## **Article 16**

### *Concurrence loyale*

1. Chaque Partie contractante prend, le cas échéant, toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité de la ou des Compagnies désignées de l'autre Partie contractante.
2. 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.
3. 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.
4. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou aides publiques à une Compagnie aérienne au sens du paragraphe 3 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.

**Article 17***Accords de coopération*

La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les Services convenus sur les Routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de celles-ci par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

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

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés.

**Article 18***Consultations et règlement des litiges*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent à tout moment demander des consultations relatives à la mise en œuvre, à l'interprétation, à l'application et au respect satisfaisant des dispositions du présent Accord. De telles consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande, sauf convention contraire entre les Autorités aéronautiques.

2. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend doit être résolu par la voie diplomatique.

3. 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.

### **Article 19**

#### *Amendements*

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. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les deux Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification convenue lors de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante conformément à ses procédures juridiques et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois après que les Parties contractantes se sont mutuellement notifié par la voie diplomatique le respect de ces procédures.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent Article, les amendements concernant uniquement l'Annexe peuvent être convenus entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes et prennent effet tel que convenu entre elles, sous réserve des lois et règlements nationaux applicables.

### **Article 20**

#### *Conventions multilatérales*

Si une convention multilatérale concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention prévalent. Des consultations peuvent être menées conformément à l'Article 18 du présent Accord en vue de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

### **Article 21**

#### *Résiliation*

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

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

#### **Article 22**

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

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

#### **Article 23**

##### *Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois après que les Parties contractantes se sont notifiées par la voie diplomatique l'accomplissement des procédures nécessaires à l'entrée en vigueur dudit Accord.

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

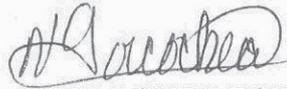
Fait en deux exemplaires à Luxembourg, le 20 avril 2021, en langues française, espagnole et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation des dispositions du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg



François BAUSCH  
Ministre de la Mobilité et  
des Travaux publics

Pour le Gouvernement de la  
République de Cuba



Norma GOICOCHEA ESTENOZ  
Ambassadeur de la République de  
Cuba auprès du Grand-Duché de  
Luxembourg

**ANNEXE**  
**à l'Accord relatif aux services aériens entre**  
**le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg**  
**et le Gouvernement de la République de Cuba**

1. Routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées de la République de Cuba, dans les deux directions:

<u>Points d'origine</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points de destination</u>	<u>Points au-delà</u>
Tout point à Cuba	Tout point	Luxembourg	Tout point

2. Routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées du Grand-Duché de Luxembourg, dans les deux directions:

<u>Points d'origine</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points de destination</u>	<u>Points au-delà</u>
Luxembourg	Tout point	Tout point à Cuba	Tout point

La ou les Compagnies désignées peuvent exercer des droits de trafic de cinquième liberté à des points intermédiaires et/ou au-delà uniquement en cas d'accord et d'autorisation préalable par les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute Compagnie désignée d'une Partie contractante peut, sous réserve des lois et règlements de ladite Partie contractante, conclure des accords de marketing coopératif, tels que des accords de réservation de capacité et de partage de code, avec :

- (a) une ou plusieurs Compagnies aériennes établies sur le Territoire de cette même Partie contractante ; ou
- (b) une ou plusieurs Compagnies aériennes d'un pays tiers. Si ledit pays tiers n'autorise pas ou ne permet pas la conclusion d'accords comparables entre les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante et d'autres Compagnies aériennes sur des services à destination de, en provenance de et via ledit pays tiers, les Parties contractantes ont le droit de ne pas accepter de tels accords.

Les dispositions susmentionnées sont toutefois soumises à la condition que:

- (a) les Compagnies aériennes en activité dans le cadre desdits accords détiennent les droits de trafic appropriés ; et
- (b) toutes les Compagnies aériennes satisfassent aux exigences appliquées auxdits accords en ce qui concerne l'information des clients et les procédures de dépôt.

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO**

**Y**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**

El Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo y el Gobierno de la República de Cuba (denominados en los sucesivos como las "Partes Contratantes"),

En su condición de Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseando promover sus relaciones mutuas en el ámbito de la aviación civil y concertar un acuerdo para establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que comprometan la seguridad de las personas o los bienes, afecten negativamente al funcionamiento de los servicios aéreos y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Deseando hacer posible que las compañías aéreas ofrezcan al público viajero y al comercio de carga diversas opciones de servicios y deseando alentar a las compañías aéreas individuales a desarrollar y aplicar precios innovadores y competitivos;

Han acordado lo siguiente:

### **Artículo 1** *Definiciones*

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Gran Ducado de Luxemburgo, el Ministro encargado del tema de la Aviación Civil, y en el caso del Gobierno de la República de Cuba, el Ministerio del Transporte o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar cualquiera de las funciones que ejercen actualmente dichas autoridades o funciones similares;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;
3. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye: toda enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94, inciso a) del Convenio y

haya sido ratificado por ambas Partes Contratantes; y cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptados de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que dichos Anexos o enmiendas sean en un momento dados efectivos para ambas Partes Contratantes;

4. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada en virtud del Artículo 3 del presente Acuerdo;
5. "Precio" significa cualquier tarifa, derecho o tasa aplicados al transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluido el correo), incluido, en su caso, el transporte de superficie en relación con un transporte aéreo internacional, que cobran las líneas aéreas, incluidos sus agentes, así como las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, derechos o tasas;
6. "Territorio" en el caso de la República de Cuba: significa todo el territorio nacional, compuesto por la Isla de Cuba, la Isla de la Juventud, el resto de las islas y los cayos adyacentes, las aguas interiores y las aguas territoriales según la extensión establecida por la ley, el espacio aéreo que se extiende sobre éstos y el espectro radioeléctrico y, en el caso del Gran Ducado de Luxemburgo, el significado que se le asigna en el artículo 2 del Convenio;
7. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se especifica en el artículo 96 del Convenio;
8. "Tasa de usuario" significa una tasa aplicada a las líneas aéreas por la provisión de servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones conexos; y
9. "Tratados de la UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

## **Artículo 2**

### *Concesión de derechos*

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos en relación con los servicios aéreos internacionales:
  - a. sobrevolar su territorio sin aterrizar;
  - b. hacer escala en su territorio con fines no comerciales.
2. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo.

Dichos servicios y rutas se denominarán en lo subsiguiente "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) compañía(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante disfrutará, además de los derechos especificados en el párrafo 1 del presente Artículo, del derecho a hacer escala en el territorio de la otra Parte Contratante en el puntos especificados para esa ruta en el Anexo, con el fin de embarcar y/o desembarcar pasajeros, carga y correo, por separado o de forma combinada.

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá entenderse en el sentido de que se otorgue confiera a una aerolínea designada de una Parte Contratante el derecho a admitir a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo transportados en régimen de remuneración o arriendo y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte Contratante.

### **Artículo 3**

#### *Designación y Autorización*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o varias líneas aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas y a retirar o modificar dichas designaciones. Dichas designaciones se realizarán por escrito y se transmitirán a la otra Parte Contratante por vía diplomática.
2. Tras recibir dicha designación y las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescritas para las autorizaciones operativas y los permisos técnicos, cada Parte Contratante concederá las autorizaciones y los permisos correspondientes en un plazo de procedimiento mínimo, siempre que:
  - a) En el caso de una aerolínea designada por el Gran Ducado de Luxemburgo:
    - (i) esté establecida en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo con arreglo a los Tratados de la UE y disponga de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y
    - (ii) el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la aerolínea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
    - (iii) que la aerolínea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y/o a Estados Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o a nacionales de tales estados; y

- b) En el caso de una aerolínea designada por la República de Cuba:
    - (i) tenga oficinas centrales en el territorio de la República de Cuba, haya recibido un Certificado de Operador Aéreo válido de un Estado Miembro de la CLAC y sea titular de una licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Cuba; y
    - (ii) el control reglamentario efectivo de la aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
    - (iii) la aerolínea designada sea y siga siendo propiedad directa o mediante participación mayoritaria de la República de Cuba o de los Estados miembros de la CLAC y/o de sus nacionales, y seguirá siendo propiedad directa y será controlada en todo momento por dichos Estados y/o nacionales; y
  - c) la aerolínea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en virtud de las leyes y las reglamentaciones aplicadas normalmente a la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte Contratante que considere la solicitud o las solicitudes.
3. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, siempre y cuando cumpla con todas las disposiciones aplicables del Acuerdo.

#### **Artículo 4**

##### *Revocación de la Autorización*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante cuando:
- a) en el caso de una aerolínea designada por el Gran Ducado de Luxemburgo:
    - (i) no esté establecida en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo con arreglo a los Tratados de la UE o no tenga una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; o
    - (ii) el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

(iii) no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, ni esté efectivamente controlada por Estados Miembros de la Unión Europea o Estados Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de tales estados; y

b) en el caso de una aerolínea designada por la República de Cuba:

(i) la aerolínea no tenga oficinas en el territorio de la República de Cuba o no haya recibido un Certificado de Operador Aéreo válido de uno de los Estados Miembros de la CLAC o no sea titular de una licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Cuba; o

(ii) el control reglamentario efectivo de la aerolínea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

(iii) la aerolínea designada no sea propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, o no sea controlada de manera efectiva por la República de Cuba o los Estados miembros de LACAC y/o nacionales de la República de Cuba u otros Estados miembros de la CLAC; o

c) la aerolínea haya incumplido las leyes y reglamentaciones mencionadas en el artículo 5 del presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediatas de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este artículo sea esencial para prevenir futuras infracciones de leyes y/o reglamentaciones, dicho derecho sólo se ejercerá previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de solicitud de las consultas o según acuerden de otro modo las Partes Contratantes.

### **Artículo 5**

#### *Aplicación de Leyes y Reglamentaciones*

1. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de una Parte Contratante que rijan la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que presten servicios aéreos internacionales o la operación y navegación de dichas aeronaves se aplicarán a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante durante la entrada, salida y permanencia en el interior de dicho territorio.

2. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante que regulen la entrada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo, tales como formalidades relativas a la emigración e inmigración, despacho, tránsito, pasaportes, aduanas, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por la aeronave de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante durante el tránsito, la llegada, la salida y durante su permanencia en el citado territorio.
3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tales fines, salvo en lo que respecta a medidas de seguridad contra actos de violencia, contrabando de estupefacientes y piratería aérea, estarán sujetos únicamente a un control simplificado.
4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a su propia aerolínea, ni a ninguna otra, en detrimento de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante que preste servicios aéreos internacionales similares en la aplicación de sus reglamentaciones de inmigración, aduanas, cuarentena y similares.

#### **Artículo 6**

##### *Exención de Impuestos, Derechos de Aduana y otros Gravámenes*

1. Las aeronaves que sean operadas para prestar servicios aéreos internacionales por una aerolínea de una Parte Contratante, así como su equipamiento regular, piezas de repuesto, suministros de combustible y lubricantes, provisiones (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de todos los impuestos, derechos de aduana, tasas de inspección y otros gravámenes similares al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipamientos, piezas de repuesto, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación o de su utilización o consumo por tales aeronaves en vuelos sobre ese territorio.
2. También existirá exención de impuestos, derechos, tasas y gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, excepto los gravámenes aplicados a partir del costo del servicio, siempre que:
  - a) las provisiones para la aeronave sean llevadas a bordo en el territorio de una Parte Contratante, dentro de límites razonables, para su utilización durante el viaje de salida en aeronaves que presten servicios aéreos internacionales de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante;

- b) las piezas de repuesto, incluidos motores, que hayan sido introducidos en el territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves que presten servicios aéreos internacionales de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante;
- c) los combustibles, lubricantes y suministros técnicos consumibles que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante para su utilización en un servicio aéreo internacional de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichos suministros sean utilizados en la parte del viaje realizada sobre el territorio de la primera Parte Contratante mencionada, en cuyo territorio sean embarcados;
- d) los documentos de la aerolínea, como los billetes y las guías aéreas, así como material publicitario y promocional dentro de límites razonables, que estén destinados a ser utilizados por una aerolínea designada de una Parte Contratante e introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante;
- e) los elementos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo sean introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante.

Esta exención se aplicará independientemente de que tales artículos sean utilizados o consumidos totalmente dentro del territorio de la Parte Contratante que conceda la exención, siempre que tales artículos no sean enajenados en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo de abordaje ordinario, así como los materiales, suministros y piezas de repuesto normalmente retenidos a bordo de las aeronaves operadas por una aerolínea designada de una Parte Contratante sólo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante previa aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante. En tal caso, podrán someterse a la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o eliminen de otro modo de conformidad con la reglamentación aduanera.
4. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el costo de los servicios a la llegada o salida.

**Artículo 7***Disposiciones sobre capacidad*

1. Cada Parte Contratante concederá a las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes una oportunidad justa y equitativa para competir en la prestación y venta de los servicios aéreos internacionales cubiertos por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante permitirá a cada aerolínea designada determinar la frecuencia y capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrezca, basándose en consideraciones comerciales en el mercado.
3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia, la capacidad o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves operadas por una aerolínea designada de la otra Parte Contratante en relación con los servicios sobre cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, excepto por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.
4. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante el requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos del presente Acuerdo.
5. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán, o harán que las aerolíneas suministren, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de estas, las estadísticas que puedan ser requeridas razonablemente con fines de información sujetas a las leyes y reglamentaciones de cada Parte Contratante.
6. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que la operación propuesta o llevada a cabo por la aerolínea de la otra Parte Contratante afecte indebidamente a los servicios acordados prestados por su aerolínea designada, podrá solicitar una consulta de conformidad con el Artículo 19 del presente Acuerdo.

**Artículo 8**  
*Fijación de precios*

1. Cada Parte Contratante permitirá que los precios de los servicios aéreos sean decididos por cada aerolínea designada a partir de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
  - a) el impedimento de precios o prácticas abusivos o discriminatorios; y
  - b) protección de los consumidores contra precios excesivamente elevados o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
  - c) protección de las aerolíneas contra precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.
2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios que deban imputarse a su territorio o desde éste por una aerolínea designada de la otra Parte Contratante. La notificación por parte de las aerolíneas de ambas Partes Contratantes podrá ser requerida en un plazo de no más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta de entrada en vigencia. En casos individuales, la notificación pueden ser permitidas con menor antelación que el requerido normalmente. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá la notificación o presentación por parte de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante de los precios cobrados por los fletadores al público, excepto como se requiera sobre una base no discriminatoria con fines informativos.
3. Salvo que se disponga lo contrario en el presente artículo, ninguna de las Partes contratantes adoptará medidas unilaterales para impedir la introducción o el mantenimiento de un precio propuesto o aplicado por una aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes para el transporte aéreo internacional.
4. Si una Parte Contratante considera que un precio propuesto por una aerolínea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas se celebrarán a más tardar en un plazo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán para obtener la información necesaria para la resolución razonada del asunto. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el que se haya presentado un aviso de insatisfacción, cada Parte Contratante hará todo lo posible para ponerlo en

vigor. Sin dicho acuerdo mutuo que indique lo contrario, el precio anterior continuará en vigor.

### **Artículo 9**

#### *Representación y Ventas de Aerolíneas*

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, dentro del ámbito de las leyes y reglamentaciones vigentes en esta, su personal administrativo, comercial y técnico que sea necesario según los requisitos de la aerolínea designada en cuestión.
2. Estos requisitos de personal, a elección de la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante, podrán ser cumplidos utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada a prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte Contratante.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentaciones en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con esas leyes y reglamentaciones, cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad y con la mayor brevedad, los permisos de trabajo necesarios, visados de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo.
4. Cada aerolínea tendrá derecho a vender servicios de transporte, ya sea directamente o a discreción de las aerolíneas, a través de un agente en la moneda de ese territorio, con arreglo a las leyes y reglamentaciones nacionales. Cada Parte Contratante se abstendrá de restringir el derecho de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante a vender y de cualquier persona a comprar dicha transportación.
5. Cada Parte Contratante concederá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de transferir libremente a su territorio nacional el saldo en exceso de los ingresos sobre los gastos de conformidad con la legislación vigente en el país en el territorio donde se perciban los ingresos. La conversión de los ingresos de las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratante en moneda extranjera se efectuará de conformidad con la reglamentación cambiaria vigente.

**Artículo 10***Asistencia en tierra*

Cada aerolínea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante o a contratar estos servicios en su totalidad o en parte, a su discreción, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de estos servicios. En la medida en que las leyes y reglamentaciones aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante impidan o limiten la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, cada aerolínea designada será tratada de manera no discriminatoria con respecto a su acceso a los servicios de autoasistencia y de asistencia en tierra prestados por un proveedor o proveedores.

**Artículo 11***Tasas de usuario*

1. Las tasas de usuario que puedan ser impuestas por las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas de cada Parte Contratante a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante serán justas, razonables, discriminatorias y repartidas equitativamente entre categorías de usuarios.
2. Las tasas de usuario impuestas a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no deberán exceder, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas, la provisión de las instalaciones y prestación de servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la seguridad de aviación en el propio aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total puede incluir un rendimiento razonable de los activos después de amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se efectúen los cobros se prestarán de manera eficiente y económica.
3. Cada Parte Contratante promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios y facilidades, y alentará a las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas y a las aerolíneas a intercambiar la información necesaria para permitir una revisión precisa del carácter razonable de las tasas de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas a que comuniquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de las tasas de usuario que permita a los usuarios expresar sus puntos de vista antes de realizar cambios.

4. No se considerará que ninguna de las Partes Contratantes, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 16 del presente Acuerdo, haya contravenido una disposición del presente Artículo, a menos que: i) no realice una revisión de la tasa o práctica objeto de reclamación de la otra Parte Contratante dentro de un plazo razonable; o ii) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente Artículo.

### **Artículo 12** *Estadísticas*

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de éstas, las estadísticas periódicas u otras que sean razonablemente necesarias para examinar la capacidad proporcionada en los servicios convenidos.

### **Artículo 13** *Seguridad aérea, Reconocimiento de Certificados y Licencias*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir en todo momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte Contratante en las esferas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las aeronaves. Estas consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.
2. En caso que, tras dichas consultas, una Parte Contratante concluye que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente normas de seguridad en las esferas mencionadas en el párrafo 1 que incumplan las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte Contratante de esas conclusiones y de las medidas consideradas necesarias para ajustarse a esas normas. La otra Parte Contratante adoptará entonces las medidas correctivas apropiadas en un plazo acordado. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender, revocar o restringir la autorización de operación o el permiso técnico de una o varias aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante en caso de que la otra Parte Contratante no adopte las medidas apropiadas dentro del plazo acordado o dentro de un plazo razonable.
3. De conformidad con el artículo 16 de la Convención, se acuerda además que toda aeronave operada por una aerolínea de una Parte Contratante, o en su nombre, que se encuentre en servicio desde o hacia el territorio de la otra Parte

Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una revisión por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre que ello no cause un retraso irrazonable en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta revisión sería verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, la licencia de su tripulación y que las condiciones de la aeronave y su equipo cumplan con las normas establecidas en ese momento, en virtud del Convenio.

4. Cuando resulte indispensable una acción urgente para garantizar la seguridad de una operación aérea, cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante.
5. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo se interrumpirá una vez que dejen de existir los motivos para la adopción de esa medida.
6. En relación con el párrafo 2 supra, si se determina que una Parte Contratante sigue incumpliendo las normas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención cuando el plazo acordado haya transcurrido, se informará al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este también debe ser informado de la solución satisfactoria posterior de la situación.
7. Cuando una Parte Contratante haya designado a una aerolínea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo se aplicarán igualmente respecto de la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de las normas de seguridad por ese tercer Estado y respecto de la autorización de operación de dicha aerolínea.

#### **Artículo 14**

##### *Seguridad de la Aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin perjuicio de 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, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991.

2. Las Partes contratantes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes actuarán como mínimo 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 del Convenio en la medida en que tales disposiciones y requisitos de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en su territorio actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación. En el caso del Gran Ducado de Luxemburgo, los mencionados operadores deben haber obtenido una licencia de explotación de conformidad con la legislación de la Unión Europea. En el caso de la República de Cuba, los operadores de aeronaves establecidos en el territorio de cualquier Estado Miembro de la CLAC y que hayan recibido una licencia de explotación de conformidad con la ley aplicable en ese Estado Miembro de la CLAC. Los operadores de aeropuertos situados en el territorio de ambas Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad mencionadas en este párrafo.
4. Cada Parte Contratante conviene en que dichos operadores de aeronaves estarán obligados a cumplir las disposiciones y requisitos de seguridad de la aviación contemplados en el párrafo 3, exigidos por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia el territorio de esa otra Parte Contratante. Para entrar, salir o permanecer en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo, los operadores de aeronaves estarán obligados a cumplir las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Unión Europea. Cada Parte Contratante garantizará que se apliquen efectivamente medidas adecuadas en su territorio para proteger a la aeronave y realizar controles de seguridad a pasajeros, miembros de la tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o las operaciones de carga. Cada Parte Contratante también acogerá favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas

especiales de protección razonables a fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o surja la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y su tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas idóneas a fin de resolver con rapidez y seguridad tal incidente o amenaza.
6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para pensar que la otra Parte Contratante está vulnerando las disposiciones que figuran en este artículo en materia de protección de la aviación, sus autoridades aeronáuticas podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio transcurridos treinta (30) días desde la fecha de dicha solicitud, habrá motivo para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una o varias aerolíneas designadas por esa Parte Contratante. Cuando una situación de emergencia así lo exija, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que transcurran quince (15) días. Toda medida adoptada de conformidad con el presente párrafo cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla lo dispuesto en el presente Artículo.

### **Artículo 15**

#### *Servicios Intermodales*

Cada aerolínea designada podrá utilizar el transporte intermodal y cada Parte Contratante podrá exigir que ello sea aprobado por sus autoridades aeronáuticas.

Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga aérea de ambas Partes Contratantes podrán emplear, sin restricciones, cualquier transporte de superficie para carga aérea con destino u origen en puntos en los territorios de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte con destino u origen en todos los aeropuertos con servicios de aduana, e incluido, en su caso, el derecho a transportar carga aérea en depósito en virtud de las leyes y reglamentaciones aplicables. Dichos cargamentos aéreos, independientemente de que sean transportados por superficie o por vía aérea, tendrán acceso a las aduanas y a las instalaciones de procesamiento de los aeropuertos. Las aerolíneas pueden optar por realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras compañías aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga

aérea. Dichos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

### **Artículo 16** *Competencia Leal*

1. Cada Parte Contratante adoptará, cuando sea necesario, todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que incidan negativamente en la posición competitiva de la o las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante.
2. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo afectará, limitará ni comprometerá en modo alguno la autoridad ni las facultades de las autoridades y los tribunales de competencia de cada una de las Partes Contratantes (y de la Comisión Europea) y todos los asuntos relacionados con la aplicación del derecho de la competencia seguirán formando parte de la competencia exclusiva de dichas autoridades y tribunales. Por consiguiente, cualquier medida que una Parte Contratante adopte en virtud del presente Artículo se entenderá sin perjuicio de las posibles medidas adoptadas por dichas autoridades y tribunales.
3. Ninguna de las Partes Contratantes proporcionará ni permitirá subvenciones públicas, ni prestará apoyo a sus aerolíneas respectivas si dichas subvenciones o ayudas afectan de manera significativa y adversa, de manera injustificada, las condiciones de equidad e igualdad de oportunidades de las aerolíneas de la otra Parte Contratante para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo. Tales subvenciones o ayudas públicas pueden incluir, entre otras: subvenciones cruzadas; compensación de las pérdidas operacionales; suministro de capital; subsidios; garantías; préstamos o seguros en condiciones privilegiadas; protección contra la quiebra; renuncia a la recuperación de las cantidades adeudadas; renuncia a una remuneración normal de los fondos públicos invertidos; reducciones fiscales o exenciones impositivas; compensación de las cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; y el acceso sobre una base discriminatoria o no comercial a la navegación aérea o a las instalaciones y servicios 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 otros servicios y instalaciones conexos necesarios para la operación de los servicios aéreos.

4. Cuando una Parte Contratante conceda subvenciones o ayudas públicas en el sentido del párrafo 3 supra a una aerolínea, garantizará la transparencia de dicha medida por todos los medios apropiados, lo que puede incluir la obligación de que la aerolínea identifique la subvención o el apoyo claramente y por separado en su cuenta.

#### **Artículo 17**

##### *Acuerdos de cooperación*

Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante que posean las autorizaciones requeridas para operar los servicios aéreos acordados tendrán derecho a operar y/o ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas o en cualquiera de las secciones de dichas rutas mediante diferentes acuerdos de cooperación tales como código compartido, reserva de capacidad, empresas mixtas u otras formas de cooperación con:

- a) Una o varias aerolíneas de una Parte Contratante, o
- b) Una o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante, o
- c) Una o varias aerolíneas de un tercer país;

siempre que dichos transportistas tengan la autoridad necesaria para operar las rutas y los segmentos en cuestión.

#### **Artículo 18**

##### *Consultas y Solución de Controversias*

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con la ejecución, interpretación, aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo o del cumplimiento del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de tal solicitud, a menos que las autoridades aeronáuticas acuerden lo contrario.
2. En caso de surgir alguna controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes procurarán, en primer lugar, resolverla mediante negociación. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, la controversia se resolverá por vía diplomática.

**Artículo 19***Enmiendas*

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera conveniente modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una prórroga de dicho plazo. Cualquier modificación acordada en dichas consultas será aprobada por cada Parte Contratante de conformidad con sus procedimientos jurídicos y entrará en vigor el primer día del segundo mes después de que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por la vía diplomática que se han cumplido estos procedimientos.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán acordar las enmiendas relativas únicamente al Anexo, y entrarán en vigor de conformidad con lo acordado entre ellas, con arreglo a sus leyes y reglamentaciones nacionales.

**Artículo 20***Convenios Multilaterales*

Si alguna convención multilateral relativa al transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones de dicho convenio. Podrán celebrarse consultas con arreglo al artículo 18 del presente Acuerdo con el fin de determinar en qué medida el presente Acuerdo se ve afectado por las disposiciones de dicho convenio multilateral.

**Artículo 21***Terminación*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de rescindir el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. En tal caso, el presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo de las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. A falta de acuse de recibo por parte de la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14)

días después de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 22**

*Registro en la OACI*

El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 23**

*Entrada en Vigor*

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, que se han completado los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

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

Hecho por duplicado en Luxemburgo, el día 20 de abril de 2021, en los idiomas francés, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación de las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerá el texto en 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 Cuba



Norma GOICOCHEA ESTENOZ  
Embajadora de la República de Cuba  
en el Grand Ducado de Luxemburgo

**ANEXO**  
**al Acuerdo de Servicios Aéreos entre**  
**el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo**  
**y el Gobierno de la República de Cuba**

1. Rutas que pueden ser operadas por las aerolíneas designadas de la República de Cuba, en ambas direcciones:

<u>Puntos de origen</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos de destino</u>	<u>Puntos posteriores</u>
Cualquier punto en Cuba	Cualquier punto	Luxemburgo	Cualquier punto

2. Rutas que pueden ser operadas por las aerolíneas designadas del Gran Ducado de Luxemburgo, en ambas direcciones:

<u>Puntos de origen</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos de destino</u>	<u>Puntos posteriores</u>
Luxemburgo	Cualquier punto	Cualquier punto en Cuba	Cualquier punto

La(s) aerolínea(s) designada(s) podrá(n) ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o posteriores sólo cuando se acuerde y autorice previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Toda aerolínea designada de una Parte Contratante podrá someterse a las leyes y reglamentaciones de la Parte Contratante que la designe, celebrar acuerdos de comercialización cooperativa tales como acuerdos de bloqueo de espacio o de intercambio de códigos con:
- (a) Una o varias aerolíneas establecidas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, o
  - (b) Una o varias aerolíneas de una tercera Parte. En caso de que dicha Parte no autorice o permita arreglos comparables entre las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas con respecto a servicios prestados a, desde y a través de ese tercer país, las Partes Contratantes tienen el derecho de no aceptar tales arreglos.

Sin embargo, las disposiciones anteriores están sujetas a la condición de que:

- (a) las aerolíneas que operan en dichos acuerdos posean los derechos de tráfico adecuados; y
- (b) todas las aerolíneas cumplan con los requisitos aplicados a tales arreglos con respecto a la información a los clientes y los procedimientos de declaración.

**AIR SERVICES AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG**  
**AND**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA**

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Cuba (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and 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 services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:

### **Article 1** *Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Cuba, the Ministry of Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments is at any given time effective for both Contracting Parties;

4. "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
6. "Territory" in case of the Republic of Cuba: means the entire national territory, comprised of the Island of Cuba, the Island of La Juventud, the other islands and adjacent keys, the interior waters, and the territorial seas on the expanse established by the law, and the air space extending over these and the radio electric spectrum and, in case of the Grand Duchy of Luxembourg, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
7. "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Article 96 of the Convention;
8. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
9. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

## **Article 2**

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services:
  - a. the right to fly across its territory without landing;
  - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately

or in combination.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### **Article 3**

#### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on specific routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) in the case of an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg:
  - (i) it is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
  - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
  - (iii) the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by European Member States and or/nationals of European Member States, and/or Member States of the European Free Trade Association and/or nationals of such States; and
  
- b) in the case of an airline designated by the Republic of Cuba:
  - (i) it has main offices in the territory of the Republic of Cuba, has received a valid Air Operator's Certificate from a LACAC Member State, and is holder of a licence in accordance with the applicable law of the Republic of Cuba; and
  - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the LACAC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the designated airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the Republic of Cuba or LACAC Member States and/or their national, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals; and

- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that that the airline complies with all applicable provisions of the Agreement.

#### **Article 4**

##### *Revocation of Authorisation*

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

- a) in the case of an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg:
- (i) it is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, 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; and
- b) in the case of an airline designated by the Republic of Cuba:
- (i) the airline does not have offices in the territory of the Republic of Cuba or has not received a valid Air Operator's Certificate from one of the LACAC Member States, or is not a holder of a licence in accordance with the applicable law of the Republic of Cuba; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the LACAC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the designated airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the Republic of Cuba or LACAC Member States and/or nationals of the Republic of Cuba or other LACAC Member States; or

c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

#### **Article 5**

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

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party governing entry into, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft shall apply to the designated airline(s) 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 governing entry, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding, emigration and immigration, clearance, transit, passports, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party, upon transit of, admission to, departure from and while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

**Article 6***Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exemption from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service, provided:

- a) aircraft stores are taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- b) spare parts, including engines, are introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- c) fuel, lubricants and consumable technical supplies are introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board;
- d) airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, are intended for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party;
- e) the items referred to in paragraph 1 of this Article are introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

This exemption shall apply 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, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. 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.

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

#### **Article 7** *Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, capacity or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Contracting Party in connection with services over any of the routes specified in the Annex to this Agreement, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply, or cause the airlines to supply, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

6. 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 19 of this Agreement.

## **Article 8**

### *Pricing*

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

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

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline 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. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by a designated airline of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice

of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

### **Article 9**

#### *Airline Representation and Sales*

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, their administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. These personnel requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied 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.
4. Each airline shall have the right to sell transportation services either directly, or at the airlines discretion, through an agent in the currency of that territory, subject to national laws and regulations. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.
5. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of one Contracting Party into foreign currency shall be done in accordance with the foreign exchange regulation in force.

**Article 10**  
*Ground handling*

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

**Article 11**  
*User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users.
2. User charges imposed on the designated airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of

time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## **Article 12**

### *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 13**

### *Flight Safety and Recognition of Certificates and Licences*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period. 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 the agreed time period or within a reasonable time.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where one Contracting Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### **Article 14**

##### *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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, 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 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 territory act in conformity with such aviation security provisions. In the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the aforementioned operators must have received an operating licence in accordance with European Union law. In the case of the Republic of Cuba, operators of aircraft shall be established in the territory of any LACAC Member State and have received an operating licence in accordance with law applicable in that LACAC Member State. The operators of airports in the territory of both Contracting Parties act in conformity with security provisions mentioned above in this paragraph.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall 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 territory of that other Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of the Grand Duchy of Luxembourg, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers 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. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

**Article 15**  
*Intermodal Services*

Each designated airline may use intermodal transportation and each Contracting Party may require it to be approved by its aeronautical authorities.

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

**Article 16**  
*Fair competition*

1. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. 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.
3. 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.

4. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 3 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.

#### **Article 17**

##### *Cooperative Arrangements*

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

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

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

#### **Article 18**

##### *Consultations and Settlement of Disputes*

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request,

unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

2. 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 endeavor to settle it by negotiation. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

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

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

#### **Article 19** *Amendments*

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 shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them subject to their national laws and regulations.

**Article 20***Multilateral Conventions*

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

**Article 21***Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

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

**Article 22***Registration with ICAO*

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

**Article 23***Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

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

Done in duplicate at Luxembourg, this 20<sup>th</sup> day of April 2021, in the French, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement, 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 Cuba



Norma GOICOCHEA ESTENOZ  
Ambassador of the Republic of Cuba  
to the Grand Duchy of Luxembourg

**ANNEX**  
**to the Air Services Agreement between**  
**the Government of the Grand Duchy of Luxembourg**  
**and the Government of the Republic of Cuba**

1. Routes which may be operated by the designated airlines of the Republic of Cuba, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Cuba	Any points	Luxembourg	Any points

2. Routes which may be operated by the designated airlines of the Grand Duchy of Luxembourg, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of destination</u>	<u>Points beyond</u>
Luxembourg	Any points	Any points in Cuba	Any points

The designated airline(s) may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points only when it is agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

3. Any designated airline of one Contracting Party may subject to the laws and regulations of the Contracting Party designating it, enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

- (a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or
- (b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are, however, subject to the condition that:

- (a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights; and
- (b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.