

N° 7476**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant approbation

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

* * *

*(Dépôt: le 16.9.2019)***SOMMAIRE:**

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

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons

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

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

Palais de Luxembourg, le 9 septembre 2019

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

*

CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

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

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

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

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants :

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services c.-à-d. le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la désignation des compagnies aériennes respectives : les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national ;
- la stipulation qu'une autorisation peut être limitée et retirée si l'entreprise ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre (donc la charge payante disponible) et son adaptation à la demande de trafic;

- la procédure d'établissement des tarifs ;
- l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement des parties contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie contractante;
- le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques ;
- la procédure de règlement des différends ;
- l'engagement d'adapter l'accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique ;
- l'égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l'intérêt du public.

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

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

*

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

Brésil

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

Burkina Faso

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

Sri Lanka

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

Uruguay

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

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

Mieux légiférer

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

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

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

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

Egalité des chances

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

Directive « services »

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

*

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

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

FICHE FINANCIERE

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

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

*

TEXTE DES ACCORDS

ACCORD

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

TABLE DES MATIERES

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

Préambule

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

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

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

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

SONT CONVENUS ce qui suit :

Article 1 :

Définitions

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

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

*Article 2 :**Octroi des droits*

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

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

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

*Article 3 :**Désignation et autorisation*

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

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

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

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

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

Article 4 :

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

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

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

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

Article 5 :

Application des lois et règlements

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

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

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

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

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

Article 6 :

Reconnaissance mutuelle des certificats et licences

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

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

Article 7 :

Sécurité de l'aviation

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

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 ci-dessus, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. A défaut, de prendre les mesures appropriées dans un le délai convenu, l'article 4 (Révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation) pourra dès lors s'appliquer.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour les services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (qualifié dans le présent article « inspection au sol »), à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agira d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord ou autour de l'aéronef. Toutefois conformément aux obligations visées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

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

- (a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention ;
- (b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention ;

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

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par la compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par un représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

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

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

Article 8 :

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le *Protocole pour la suppression des actes illicites de violences dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 01 mars 1991 et toute autre convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les Parties contractantes sont Parties.

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

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.

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

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

Article 9 :

Droits de douane et autres frais

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

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

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

- b) conservés à bord des aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes à leur arrivée ou jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante ;
- c) embarqués à bord d'aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération et destinés à être partiellement ou totalement utilisés ou consommés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, sous réserve qu'ils n'y soient aliénés ;

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

4. Les bagages et fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

Article 10 :

Principes régissant l'exploitation des services et capacité

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

Article 11 :

Tarifs

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

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

Article 12 :

Représentation des compagnies aériennes

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

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

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

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

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

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

*Article 14 :**Accords de coopération*

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

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

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

*Article 15 :**Transport de fret intermodal*

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

2. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

*Article 16 :**Redevances d'usage*

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

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

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

*Article 18 :**Données statistiques*

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

*Article 19 :**Consultations*

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

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

Article 20 :

Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme.

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

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

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

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

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

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

Article 21 :

Modification de l'accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les Autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

Article 22 :

Convention multilatérale

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

Article 23 :

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans un tel cas, l'accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la date de la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24 :

Enregistrement

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

Article 25 :

Entree en vigueur

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

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

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

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

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

ANNEXE

Tableau des routes

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

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

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

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

Notes:

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

*

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

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

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

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

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

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

SONT CONVENU des dispositions suivantes :

*Article 1***Définitions**

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

- orientale de l'Uruguay, la Direction nationale de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites Autorités ;
- b. les « Services convenus » et la « Route spécifiée » désignent respectivement : les Services aériens internationaux en application du présent Accord et la route spécifiée dans l'Annexe du présent Accord ;
- c. « l'Accord » désigne : le présent Accord, son Annexe établie en application dudit Accord et tout amendement y relatif ;
- d. les termes « Service aérien », « Service aérien international » et « Compagnie aérienne » ont le sens qui leur est respectivement attribué dans l'Article 96 de la Convention ;
- e. le terme « Changement d'aéronef » désigne : l'exploitation de l'un des Services convenus par une Compagnie désignée d'une façon telle qu'un ou plusieurs secteurs de la Route spécifiée sont empruntés par différents aéronefs ;
- f. le terme « Convention » désigne : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- g. le terme « Compagnie désignée » désigne : une Compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;
- h. le terme « Provisions de bord » désigne : les articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les fournitures hors taxe ;
- i. le terme « sous douane » désigne : les Provisions temporairement sous la garde des autorités douanières ;
- j. le terme « Prix » désigne : tout montant, à l'exception des impôts prélevés par le Gouvernement, appliqué ou devant être appliqué par la Compagnie aérienne, directement ou par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne ou entité pour le transport de passagers (et leurs bagages) et de fret (à l'exception du courrier), y compris :
- I. les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un prix ; et
- II. les frais et conditions appliqués pour tout service auxiliaire à un tel transport et proposé par la Compagnie aérienne ;
- k. le terme « Territoire » en lien avec l'une des deux Parties contractantes s'entend des régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante ;
- l. le terme « Frais d'utilisation » désigne : les frais facturés aux Compagnies aériennes pour les installations ou services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations y relatifs ;
- m. le terme « Capacité » désigne : la combinaison de la fréquence hebdomadaire, de la configuration et du type d'aéronef utilisé sur la route proposée au public par la ou les Compagnies désignées.

Article 2

Octroi des droits

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

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

Article 3

Désignation et autorisation

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

Article 4

Révocation et limitation de l'autorisation

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

- (b) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République orientale de l'Uruguay ; ou
- (c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
- (d) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits établis au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

Article 5

Prix

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

Les interventions des Parties contractantes se limitent à :

- i) la prévention des prix dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel, qui est susceptible de ou destiné à avoir pour effet de causer un préjudice à un concurrent ou de l'exclure d'une route ;
- ii) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ;
- iii) la protection des compagnies désignées contre les prix artificiellement bas.

2. Les Parties contractantes ne doivent prendre de mesure unilatérale pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix qu'une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes applique ou a l'intention d'appliquer (a) pour des services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes ou (b) pour des Services aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie contractante ou de tout autre pays.

3. Si une Partie contractante estime qu'un prix qu'une compagnie désignée de l'autre Partie contractante a l'intention d'appliquer pour des services aériens internationaux est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 2 du présent Article, elle peut demander des consultations en vertu de l'Article 18 (Consultations) du présent Accord et doit notifier l'autre Partie contractante des motifs de son mécontentement dès que possible. Lesdites consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande, et les Parties contractantes doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel accord mutuel, le nouveau prix n'entre pas ou ne demeure pas en vigueur.

Article 6

Activités commerciales

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

- b. de procéder à la vente de services de transport aérien, ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires, sur le Territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents et/ou d'autres Compagnies aériennes ;
- c. de vendre de tels services de transport, ainsi que des services auxiliaires ou supplémentaires, et toute personne est libre de les acheter dans toute monnaie.

2. La ou les Compagnies désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et séjourner sur le Territoire de l'autre Partie contractante son personnel de direction, d'exploitation, commercial et technique nécessaire pour assurer les services de transport aérien, ainsi que les services auxiliaires ou supplémentaires.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la Compagnie désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou Compagnie aérienne opérant sur le Territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le Territoire de ladite Partie contractante.

4. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, chaque Compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») et, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque lesdits règlements et lois limitent ou entravent les services d'auto-assistance, chaque compagnie désignée est traitée de manière non discriminatoire quant à son accès aux services d'auto-assistance et d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

5. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord, chaque compagnie désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords commerciaux ou de marketing coopératif, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec :

- a) la ou les Compagnies désignées de la même Partie contractante ;
- b) la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de code domestique ;
- c) la ou les Compagnies désignées d'un pays tiers à condition que :
 - (i) la ou les Compagnies aériennes exploitantes impliquées dans lesdits accords de marketing coopératif détiennent les droits de trafic sous-jacents, y compris les droits relatifs aux routes et à la Capacité, et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
 - (ii) toutes les Compagnies marketing impliquées dans lesdits accords de coopération détiennent les droits sous-jacents relatifs aux routes et répondent aux exigences normalement appliquées à de tels accords ;
 - (iii) tous les tickets vendus par la compagnie aérienne sur son point de vente spécifient clairement à l'acheteur la compagnie aérienne qui desservira effectivement chaque secteur de la route et avec quelle(s) compagnie(s) aérienne(s) l'acheteur conclura une relation contractuelle.

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

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

*Article 7**Changement d'aéronef*

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

*Article 8**Concurrence loyale*

1. Chaque Partie contractante offre à chaque Compagnie désignée la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux couverts par le présent Accord.
2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité d'une Compagnie désignée de l'autre Partie contractante.
3. Chaque Partie contractante autorise chaque Compagnie désignée à déterminer la fréquence et la Capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par la ou les Compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.
4. Aucune des Parties contractantes n'impose à la ou aux Compagnies désignées de l'autre Partie contractante des pratiques, telles que l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre exigence relative à la Capacité, à la fréquence ou au trafic, non compatibles avec les objectifs du présent Accord.

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

Frais d'utilisation

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

2. Les Frais d'utilisation imposés à la ou aux Compagnies aériennes de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation sur l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ledit coût total peut inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces frais sont fournis sur une base efficace et économique.

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

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

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

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

Article 11

Double imposition

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

Article 12

Transfert de fonds

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

Article 13

Application des lois, règlements et procédures

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

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

Article 14

Reconnaissance des certificats et licences

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

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

Article 15

Sécurité

1. À tout moment, chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'équipages aériens, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande.
2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas ou n'applique pas effectivement des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées. À défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou une période plus longue selon ce qui pourrait être convenu, l'Article 4 du présent Accord (Révocation et suspension de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.
3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout Aéronef exploité par ou, au titre d'un accord de bail, au nom de la ou des Compagnies aériennes d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du Territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit Territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (inspections au sol), sous réserve de ne pas provoquer de retard injustifié.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :
 - a. de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention ; ou
 - b. de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention,

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

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

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

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

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

Article 16

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent de manière spécifique conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991, et toute autre convention régissant la sûreté de l'aviation contraignante pour les deux Parties contractantes.

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

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

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

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

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

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

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

Article 17

Calendrier

Une Partie contractante peut exiger que la ou les Compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante soumettent à son approbation des calendriers, des programmes pour les services aériens non prévus ou des plans d'opération sur une base non discriminatoire. Si une Partie contractante requiert une telle soumission à des fins d'information, elle doit minimiser la charge administrative de telles exigences et procédures sur les intermédiaires intervenant dans le transport aérien et sur les compagnies désignées de l'autre Partie contractante.

Article 18

Consultations et amendements

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

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

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

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

Article 19

Règlement des différends

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

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

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

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

Article 20

Résiliation

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

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

Article 21

Enregistrement auprès de l'OACI

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

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

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

*Article 23**Entrée en vigueur*

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

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

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

Pour le Grand-Duché du Luxembourg
(signature)

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

*

ANNEXE :

Tableau des routes

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

Remarque 1 :

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

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

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

*

AGREEMENT

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

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

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

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

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

Article 2

Grant of Rights

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

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

Article 3

Designation and Authorization

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

Article 4

Revocation and Limitation of Authorization

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

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

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

Article 6

Recognition of Certificates and Licences (Safety)

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

*Article 7**Aviation Security*

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

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

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

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

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its state territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

*Article 8**Customs Duties and Other Charges*

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

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

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

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

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

*Article 9**Capacity*

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

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

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

*Article 10**Filing of Schedules*

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

*Article 11**Tariffs*

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

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

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

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

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

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

*Article 12**Pricing*

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

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

*Article 13**Airline Representatives*

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

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

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

Article 14

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

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

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

Article 15

Fair Competition Clause

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

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

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

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

*Article 16**Cooperative Arrangements*

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

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

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

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

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

*Article 18**Intermodal Transport*

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

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

*Article 19**User Charges*

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

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

Article 20

Statistics

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

Article 21

Consultations

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

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

Article 22

Settlement of Disputes

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

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

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

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

Article 23

Modification of Agreement

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

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

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

Article 24

Multilateral Convention

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

Article 25

Termination

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

Article 26

Registration

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

Article 27

Entry into Force

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

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

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

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

*For the Gouvernement of the
Democratic Socialist Republic
of Sri Lanka*
Tilak MARAPANA
Minister of Foreign Affairs

ROUTE ANNEX

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

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

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

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

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

*

ACCORD

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

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

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

Le Grand-Duché de Luxembourg

et

La République Fédérative du Brésil

ci-après dénommés les « Parties » ;

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

Désireux de contribuer au développement de l'aviation internationale ;

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

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

SONT CONVENU des dispositions suivantes :

Article 1

Définitions

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

- (a) le terme « autorités » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République fédérative du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout amendement y relatif ;
- (d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » désignent les prix, taux ou frais applicables au transport des passagers, des bagages et/ou du fret (à l'exception du courrier) dans le cadre du transport aérien (en ce compris tout autre mode de transport en lien avec le transport aérien) et facturés par les compagnies aériennes, y compris les conditions des agences, ainsi que les autres conditions régissant la disponibilité de tels prix, taux ou frais ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

*Article 2**Octroi des droits*

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

- (a) survoler le territoire de la Partie octroyant les droits sans atterrir ;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- (c) faire des escales sur ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans le cadre du trafic international ;
- (d) exercer les droits autrement visés dans le présent Accord.

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

*Article 3**Désignation et autorisation*

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

Application des lois et règlements

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

Article 6

Reconnaissance des certificats et licences

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

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

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

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

Article 7

Sécurité

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

2. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République fédérative du Brésil résultant des prescriptions de sécurité de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

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

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

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

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

*Article 8**Sûreté de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signé le 24 février 1988, et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifiés par les deux Parties.

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

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

4. Chaque Partie convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière. En pareil cas, les mesures doivent faire l'objet de discussions approfondies, et leur coût doit être pris en considération et partagé par les deux Parties.

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

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

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

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

Article 9

Droits de douane

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

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

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

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

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

Article 10

Capacité

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

2. Aucune des Parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

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

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

*Article 12**Tarifs*

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

*Article 13**Concurrence*

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

*Article 14**Représentants des compagnies aériennes*

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

*Article 15**Opportunités commerciales*

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

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

Article 16

Conversion monétaire et transfert de recettes

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

Article 17

Accords de coopération

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

*Article 18**Location d'aéronefs*

1. Chaque Partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour l'exploitation des services aériens en vertu du présent Accord si lesdits aéronefs ne répondent pas aux dispositions des Articles 7 et 8.
2. Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies désignées de chaque Partie peuvent exploiter des services en vertu du présent Accord au moyen d'aéronefs loués, y compris des aéronefs loués à l'heure qui respectent les exigences de sécurité et de sûreté applicables.

*Article 19**Transport de fret intermodal*

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

*Article 20**Frais d'utilisation*

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie.

*Article 21**Fiscalité sur les carburants*

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

*Article 22**Statistiques*

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

*Article 23**Consultations*

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

*Article 24**Règlement des différends*

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

*Article 25**Modification de l'Accord*

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

*Article 26**Accords multilatéraux*

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

*Article 27**Résiliation*

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

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

Article 28

Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 29

Entrée en vigueur

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

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

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

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

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

*

ANNEXE

Tableau des routes

- a) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :
Points au-deçà – Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Brésil – Points au-delà
 - b) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Brésil :
Points au-deçà – Points au Brésil – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà
1. Les compagnies aériennes des deux Parties peuvent exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur tout point intermédiaire et au-delà.
 2. La ou les compagnies désignées de chaque Partie peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes susvisées et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services sur ces routes commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie ayant désigné la ou les compagnies aériennes.