

No. 56204*

**Luxembourg
and
Cabo Verde**

Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Cape Verde on air services (with route annex). Praia, 20 July 2011

Entry into force: 30 January 2020 by notification, in accordance with article 24

Authentic texts: English and Portuguese

Registration with the Secretariat of the United Nations: Luxembourg, 6 March 2020

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Luxembourg
et
Cabo Verde**

Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif à des services aériens (avec tableau de route). Praia, 20 juillet 2011

Entrée en vigueur : 30 janvier 2020 par notification, conformément à l'article 24

Textes authentiques : anglais et portugais

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Luxembourg, 6 mars 2020

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY

OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC

OF CAPE VERDE

ON

AIR SERVICES

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

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE

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 Republic of Cape Verde the Agencia de Aviação Civil,
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 many amendments thereto;

- (d) the « Convention » means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (e) the « designated airline » means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the « tariffs » means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) « air services », « international air service », « airline » and « stop for non-traffic purposes » have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (h) « territory » has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

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

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up an 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 designation.

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 Republic of Cape Verde 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 Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states, or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Republic of Cape Verde; or
- (e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.

2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Cape Verde, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Cape Verde and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Republic of Cape Verde; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Republic of Cape Verde; or
- (c) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the Republic of Cape Verde; or
- (d) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 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

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.

ARTICLE 6bis

Safety

1. 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.

2. 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.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Grand Duchy of Luxembourg has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

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 of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Making of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st 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.

ARTICLE 8

Customs Duties and Other Charges

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

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

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

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

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

ARTICLE 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 14 of this Agreement.

ARTICLE 10

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 practices;
- 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 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 paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party (or any airline of a third country) to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term « meet » means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type; or such price through a combination of prices.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1,2,3 and 4 of the present article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Cape Verde for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

ARTICLE 11

Airline Representatives

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

ARTICLE 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. 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 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 13

Cooperative Arrangements

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorizations 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 airline or airlines of a third country,

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

ARTICLE 14

Intermodal Cargo Transport

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 15

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 16

Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Cape Verde that operates between Luxembourg and a point of another European Community Member State.

ARTICLE 17

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 18

Consultation

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

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

ARTICLE 19

Settlement of Disputes

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

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

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

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

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE 20

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 21

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 22

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 23

Registration

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

ARTICLE 24

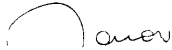
Entry into Force

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.

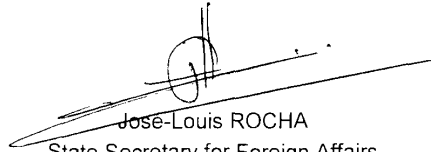
DONE in Duplicate at Praia, on this 20th day of July 2011, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG



Marie-Josée JACOBS
Minister for Development Cooperation
and Humanitarian Affairs

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF CAPE VERDE



José-Louis ROCHA
State Secretary for Foreign Affairs

ROUTE ANNEX

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

Luxembourg - Intermediate points - Points in Cape Verde - Points beyond

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

Points in Cape Verde - Intermediate points - Luxembourg - Points beyond

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

[PORTUGUESE TEXT – TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE

E

O

ESTADO DO GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO

SOBRE OS

TRANSPORTES AÉREOS

O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE

E

O ESTADO DO GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Desejando concluir um Acordo com a finalidade de estabelecer os serviços aéreos entre e para além dos seus respectivos territórios;

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança operacional e de segurança da aviação no transporte aéreo internacional;

Acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo disposição em contrário, a expressão:

- a) As «autoridades aeronáuticas» significa: no caso do Grão-Ducado do Luxemburgo, o Ministério responsável pela Aviação Civil e, no caso da República de Cabo Verde, a Agência de Aviação Civil;
ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades;
- b) Os «serviços acordados» significa os serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo para o transporte de passageiros, carga e correio, de forma combinada ou separada;
- c) «O Acordo» significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas a ambos;

- d) A «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados ou ratificados por ambas as Partes Contratantes;
- e) A «empresa designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;
- f) «Tarifas» significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, incluindo os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;
- g) «Serviços aéreos», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

"Território" tem o significado definido no artigo 2.º da Convenção

Artigo 2.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a realização de serviços aéreos internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante:

(a) de sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte Contratante;

(b) de fazer escalas no referido território para fins não comerciais;

(c) de fazer escalas no referido território, com o propósito de embarcar e desembarcar, enquanto operar nas rotas especificadas no Anexo, tráfego internacional de passageiros, carga e correio, de forma separada ou combinada.

2. Nada no n.º 1 deste artigo será considerado como conferindo a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante o privilégio de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, carga e correio, transportados por

renumeração ou por aluguer e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

Artigo 3.º

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e revogar ou alterar tal designação.

2. Uma vez recebida tal designação e sujeito ao disposto no artigo 4.º do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante deverá conceder, sem demora, à empresa ou empresas aéreas assim designadas, as autorizações necessárias para operar os serviços acordados, para os quais a empresa foi designada.

3. Após a recepção das referidas autorizações a empresa de transporte aéreo pode começar, a qualquer momento, a operar os serviços acordados, no todo ou em parte, desde que cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo, e em particular, que as tarifas sejam estabelecidas em conformidade com as disposições do Artigo 10.º do presente Acordo.

Artigo 4.º

Revogação e Limitação da Autorização

1. As autoridades aeronáuticas da República de Cabo Verde têm o direito de retirar a autorização referida no artigo 3.º do presente Acordo a uma empresa designada pelo Grão-Ducado do Luxemburgo, de revogar ou de suspender tais autorizações ou de impor condições temporárias ou permanentes, no caso de:

(a) a empresa aérea não esteja estabelecida no território do Grão-Ducado do Luxemburgo, ao abrigo do Tratado que institui a Comunidade Europeia, ou não ter uma Licença de Exploração válida, em conformidade com o Direito Comunitário Europeu; ou

(b) o controlo efectivo de regulação da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

(c) a empresa aérea não seja propriedade directa ou através de participação maioritária, ou não seja efectivamente controlada por Estados-Membros da Comunidade Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; ou

(d) incumprimento por parte da empresa aérea das leis e regulamentos da República de Cabo Verde; ou

(e) a companhia aérea deixar de operar em conformidade com as condições previstas no presente Acordo.

2. As autoridades aeronáuticas do Grão-Ducado do Luxemburgo têm o direito de retirar a autorização referida no artigo 3.º do presente Acordo a uma empresa designada pela República de Cabo Verde, de revogar ou de suspender tais autorizações ou de impor condições temporárias ou permanentes, no caso de:

(a) a empresa aérea não esteja estabelecida no território da República de Cabo Verde e não ter uma Licença de Exploração emitida pelas autoridades da República de Cabo Verde; ou

(b) o controlo efectivo de regulação da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelas autoridades da República de Cabo Verde; ou

(c) a empresa aérea não esteja constituída e não tenha o seu principal centro de negócios no território da República de Cabo Verde; ou

(d) incumprimento por parte da empresa aérea das leis e regulamentos do Grão-Ducado do Luxemburgo; ou

(e) a companhia aérea deixar de operar em conformidade com as condições previstas no presente acordo.

3. A menos que uma acção imediata seja essencial para prevenir a violação das leis e regulamentos acima referidos, os direitos enumerados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo serão exercidos somente após consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, em conformidade com o artigo 14 do presente Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves, aplicar-se-ão às aeronaves da outra Parte Contratante, à chegada, à partida ou enquanto permanecerem no referido território.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, saída, trânsito, imigração, passaportes, alfândegas e quarentena, serão cumpridos pela empresa ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, por ou em nome de seus tripulantes, passageiros, carga e correio em trânsito, entrada, saída e permanência no território dessa Parte Contratante.
3. Nenhuma das Partes Contratantes deverá privilegiar a sua própria empresa aérea ou qualquer outra empresa aérea em detrimento de uma empresa aérea da outra Parte Contratante que opere serviços aéreos internacionais semelhantes, relativamente às alfândegas, imigração, quarentena e regulamentos similares.
4. Passageiros, bagagem e carga em trânsito directo através do território de qualquer das Partes Contratantes e que permaneçam na área do aeroporto reservada para esse fim, devem ser submetidos apenas a um controlo simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.

Artigo 6.º

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças, emitidos ou validados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para fins de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, desde que tais certificados e licenças foram emitidos ou validados nos termos e em conformidade com as normas estabelecidas pela Convenção. Cada Parte Contratante reserva-se o direito, no entanto, de recusar a reconhecer, para efeitos de voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre as normas de segurança mantidas pela outra Parte Contratante, relativas às infra-estruturas aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações das empresas aéreas designadas. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante entender que a outra Parte Contratante não mantém nem aplica eficazmente as normas e requisitos de segurança nestas áreas, pelo menos equivalentes às normas mínimas que podem ser estabelecidas ao abrigo da Convenção, a outra Parte Contratante será notificada de tais conclusões e da necessidade de se conformar com estes padrões mínimos, e a outra Parte Contratante deverá tomar as medidas correctivas apropriadas.

2. Cada Parte Contratante reserva o direito de retirar, revogar ou limitar a autorização de exploração ou as permissões técnicas de uma empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, caso a outra Parte Contratante não tomar as medidas adequadas, dentro de um prazo razoável.

3. Sem prejuízo das obrigações mencionadas no artigo 33º da Convenção de Chicago, é acordado que qualquer aeronave operada por ou, ao abrigo de um contrato de locação, em nome de uma empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante, em serviços para ou a partir do território da outra Parte Contratante pode, enquanto dentro do território da outra Parte Contratante, ser objecto de um controlo pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e à volta da aeronave, para verificar a validade dos documentos da aeronave e os de sua tripulação e as condições aparentes da aeronave e seus equipamentos (no presente artigo designado "inspecção de rampa"), desde que isso não provoque atrasos não razoáveis.

4. Se uma inspecção ou uma série de inspecções de rampa conduzirem a: (a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre com os padrões mínimos estabelecidos nessa data de acordo com a Convenção de Chicago, ou (b) sérias preocupações de que existe uma falta de manutenção e administração dos padrões de segurança estabelecidos na época, nos termos da Convenção de Chicago, a Parte Contratante que efectuar a inspecção pode, para os fins do artigo 33º da Convenção de Chicago, concluir que as condições sob as quais o certificado ou as licenças relativas a essa aeronave ou à tripulação da aeronave foram emitidos ou tornados válidos, ou que os requisitos segundo os quais a aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção de Chicago.

5. No caso de recusa de acesso para a realização de uma inspecção de rampa a uma aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante, em conformidade com o parágrafo (3) do presente Artigo, por um representante dessa empresa ou empresas aéreas, a outra Parte Contratante é livre para inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no parágrafo (4) deste Artigo e de retirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva o direito de suspender ou alterar a autorização de exploração de uma empresa ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, imediatamente, no caso de a primeira Parte Contratante concluir, quer como resultado de uma inspecção de rampa, de uma série de inspecções de rampa, de uma recusa de acesso para inspecção de rampa, de uma consulta ou outro caso, que uma acção imediata é essencial para a segurança operacional da empresa aérea.

7. Qualquer medida implementada por uma Parte Contratante, em conformidade com os parágrafos (2) ou (6) do presente artigo, será interrompida logo que as bases para a adopção dessa medida deixem de existir.

8. Quando o Grão-Ducado do Luxemburgo tenha designado uma empresa aérea cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da Comunidade Europeia, os direitos da outra Parte Contratante ao abrigo deste artigo aplicam-se igualmente no que respeita à adopção, aplicação ou manutenção das normas de segurança por esse outro Estado-Membro da Comunidade Europeia e em relação à autorização de exploração dessa empresa aérea.

Artigo 8º

Segurança da Aviação Civil

1. De acordo com seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes Contratantes actuarão, em particular, em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infracções e Certos outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia, a 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de Setembro de 1971, o Protocolo Suplementar de Montreal para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência em Aeroportos ao Serviço da Aviação

Civil Internacional, assinada em Montreal a 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991, e qualquer acordo de segurança da aviação que vincule ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência necessária entre si para impedir actos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes actuarão em conformidade com as normas de segurança da aviação e dos requisitos técnicos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que essas normas de segurança e os requisitos são aplicáveis às Partes Contratantes. Exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas ou operadores de aeronaves que tenham o seu principal centro de negócios ou estejam constituídos no seu território actuem em conformidade com tais disposições sobre segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante aceita que tais operadores de aeronaves possam ser obrigados a respeitar os requisitos de segurança da aviação e os requisitos referidos no n.º 3 acima, exigidos pela outra Parte Contratante, à entrada, saída ou permanência no território do Estado da outra Parte Contratante.

Cada Parte Contratante assegurará que medidas apropriadas sejam efectivamente aplicadas no território do seu Estado, para proteger as aeronaves e inspeccionar os passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante a fim de tomar medidas de segurança especiais razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

5. Caso ocorra um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas destinadas a pôr termo com rapidez e segurança a esse incidente ou ameaça.

6. Caso uma das Partes Contratantes tenha problemas em relação aos requisitos deste artigo sobre a segurança da aviação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Artigo 9.º

Direitos Aduaneiros e outros Encargos

1. Cada Parte Contratante, numa base de reciprocidade, deve isentar a empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, na medida do possível e ao abrigo da sua legislação nacional, de restrições à importação, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo, taxas de inspecção e outros direitos nacionais e encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, consumíveis técnicos, peças sobressalentes incluindo motores, equipamentos normais de aeronaves, provisões de bordo (incluindo álcool, tabaco e outros produtos destinados à venda para passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros artigos destinados a utilização ou utilizados exclusivamente em conexão com a operação ou a manutenção das aeronaves da empresa aérea designada ou empresas aéreas de outra Parte Contratante operando os serviços acordados.

2. As isenções concedidas ao abrigo deste artigo aplicam-se aos produtos referidos no n.º 1 do presente artigo:

(a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome da empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante;

(b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante à chegada ou saída do território da outra Parte Contratante;

(c) colocados a bordo das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na exploração dos serviços acordados;

quer tais produtos sejam ou não utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que concedeu a isenção, desde que tais artigos não sejam alienados no território da outra Parte Contratante.

3. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões normalmente mantidos a bordo da aeronave da empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante apenas com a aprovação das autoridades alfandegárias daquele território. Nesse caso, eles podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até ao momento em que são reexportados ou cedidos, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

Artigo 10.º

Capacidade

1. A empresa ou empresas aéreas designadas das Partes Contratantes deverão ter uma justa e igual oportunidade de exploração dos serviços acordados abrangidos pelo presente Acordo.
2. A capacidade oferecida por cada empresa aérea designada deve ser tal que permita que a companhia aérea tenha um factor de carga razoável para fornecer os serviços acordados, tendo plenamente em conta as condições de operações da empresa aérea.
3. Nenhuma das Partes Contratantes pode, unilateralmente, impor restrições à empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante no que diz respeito à capacidade, frequência e tipo de aeronaves empregadas nos serviços, em qualquer uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo. Caso uma das Partes Contratantes julgar que a operação proposta ou realizada pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante afecta indevidamente os serviços acordados fornecidos por suas empresas aéreas designadas, poderá solicitar consultas, nos termos do artigo 14 º do presente Acordo.

Artigo 11.º

Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços do transporte aéreo sejam estabelecidos por cada empresa aérea designada, com base em considerações comerciais do mercado. A intervenção das Partes Contratantes será limitada à:
 - a) prevenção de preços e práticas predatórios ou discriminatórios;
 - b) protecção dos consumidores de preços indevidamente altas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e
 - c) protecção das empresas aéreas face a preços artificialmente baixos por causa de subsídios directos ou indirectos ou apoios governamentais.

2. Cada Parte Contratante pode exigir a notificação ou o registo junto das suas autoridades aeronáuticas das tarifas propostas a serem cobradas para ou a partir do seu território, pelas companhias aéreas da outra Parte Contratante. A notificação ou o registo pelas empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes poderão ser solicitados no máximo 60 dias antes da data proposta para vigorar. Em casos individuais, a notificação ou o registo pode ser autorizado em prazo inferior ao normalmente exigido.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir o início ou a continuação de um preço proposto a ser cobrado ou cobrado por (a) uma empresa aérea de qualquer das Partes Contratantes, ou por uma empresa aérea de um país terceiro, para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes; ou (b) uma empresa aérea de uma Parte Contratante ou de uma empresa aérea de um país terceiro para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e qualquer outro país, incluindo em ambos os casos, o transporte em regimes *interline* ou *intra-line*.

Se uma das Partes Contratantes considerar que o preço é inconsistente com as condições contidas no parágrafo 1 (a) do presente artigo, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante dos motivos da sua insatisfação, logo que possível. Estas consultas serão realizadas o mais tardar 30 dias após o recebimento do pedido, e as Partes Contratantes devem cooperar para garantir as informações necessárias para a resolução fundamentada sobre a questão. Se as Partes Contratantes chegarem a acordo em relação a um preço para o qual uma notificação de insatisfação tenha sido dada, cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para colocar esse acordo em vigor. Sem um acordo mútuo, o preço entrará ou permanecerá em vigor.

4. Não obstante o parágrafo 3 do presente artigo, cada Parte Contratante deverá permitir (a) que qualquer empresa aérea de uma das Partes Contratantes (ou qualquer outra empresa aérea de um país terceiro) possa conseguir um preço mais baixo ou mais competitivo que aqueles propostos ou praticados por qualquer outra empresa aérea, para o transporte aéreo internacional, entre os territórios das Partes Contratantes; e (b) qualquer empresa aérea de uma das Partes Contratantes, possa conseguir oferecer um preço mais baixo ou mais competitivo que aqueles propostos ou praticados por qualquer outra empresa aérea para o transporte aéreo internacional, entre o território da outra Parte Contratante e um país terceiro. Como aqui usado, o termo «conseguir» significa o direito de estabelecer, em períodos oportunos, utilizando os mecanismos apropriados necessários, um preço idêntico ou similar num regime directo, em *interline* ou *intra-line*, não obstante as diferenças nas condições relativas a rotas, a requisitos de viagem de ida e volta, voos de conexão, tipos de serviço ou tipo de aeronave; ou um preço derivado da combinação de preços.

5. Não obstante o disposto nos parágrafos 1, 2, 3 e 4 do presente artigo, as tarifas a serem cobradas, pela (s) empresa (s) aérea (s) designada (s) da República de Cabo Verde, para o transporte integralmente dentro da Comunidade Europeia estão sujeitas ao direito comunitário.

Artigo 12.º

Representação da Empresa Aérea

1. A empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte Contratante, seus representantes e pessoal comercial, operacional e técnico, necessários à operação dos serviços acordados.

2. Essas necessidades de pessoal poderão, a critério da empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, ser satisfeitas por pessoal próprio ou utilizando os serviços de qualquer outra organização, empresa ou empresa aérea operando no território da outra Parte Contratante, e autorizada para executar tais serviços no território dessa Parte Contratante.

3. Os representantes e agentes ficam sujeitos às leis e regulamentos em vigor na outra Parte Contratante e, de acordo com essas leis e regulamentos, cada Parte Contratante deve conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as necessárias licenças de emprego, vistos, ou outros documentos equivalentes aos representantes e agentes referidos no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 13.º

Oportunidades Comerciais e Transferência de Receitas

1. Cada empresa aérea designada terá o direito de se dedicar à venda de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, directamente e, a seu critério, através dos seus agentes. Cada empresa aérea designada terá o direito de vender serviço de transporte aéreo na moeda desse território ou, sendo permitido pela legislação nacional, em moedas livremente convertíveis de outros países, e na mesma medida, qualquer pessoa é livre para adquirir esse serviço de transporte aéreo em moedas aceites para a venda por essa empresa aérea.

2. Cada Parte Contratante concede a qualquer empresa aérea designada da outra Parte Contratante o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial, do

excesso das receitas sobre as despesas auferidas por essa empresa aérea no seu território, advenientes do transporte de passageiros, correio e carga.

Artigo 14.º

Acordos Comerciais

As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante autorizadas a explorar os serviços acordados podem operar e/ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, ou em qualquer dos segmentos dessas rotas, através de acordos de cooperação, tais como código compartilhado, *blocked-space*, *joint venture* ou outras formas de cooperação com:

- a) uma ou várias empresas aéreas de uma Parte Contratante, ou
- b) uma ou várias empresas aéreas da outra Parte Contratante, ou
- c) uma ou várias empresas aéreas de um país terceiro;

desde que essas transportadoras estejam autorizadas a explorar as rotas e os segmentos em pretendidos.

Artigo 15.º

Transporte Intermodal de Carga

Não obstante qualquer outra disposição do presente acordo, as empresas aéreas e os fornecedores indirectos de transporte aéreo de carga de ambas as Partes Contratantes serão autorizadas, sem restrições, a utilizar qualquer meio de transporte terrestre para o transporte de carga aérea, para ou a partir de pontos nos territórios das Partes Contratantes ou em países terceiros, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos com serviços aduaneiros e incluindo, quando aplicável, o direito ao transporte de carga aérea em entreposto de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis. Tal carga aérea, quer transportado por via terrestre quer por via aérea, deverá ter acesso às alfândegas e às instalações de processamento dos aeroportos. As empresas aéreas podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou fornecê-la através de acordos com outros transportadores terrestres, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas ou outros fornecedores indirectos de transporte de carga aérea. Esses serviços intermodais de carga aérea poderão ser oferecidos a um único preço para o transporte aéreo e terrestre em conjunto, desde que os expedidores sejam informados quanto às condições relativas a esse tipo de transporte.

Artigo 16.º

Taxas de Utilização

1. As taxas e outros encargos para a utilização de cada aeroporto, incluindo suas instalações, outros meios técnicos e serviços, bem como quaisquer encargos para a utilização das infra-estruturas e serviços de navegação aérea, e de comunicação, devem ser cobradas de acordo com as taxas e tarifas estabelecidas por cada Parte Contratante.

2. A empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante não deve pagar taxas superiores àquelas impostas à empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante e/ou impostas a qualquer outras empresas aéreas estrangeiras que operam serviços internacionais similares, para a utilização das infra-estruturas e serviços da outra Parte Contratante.

Artigo 17.º

Taxa sobre Combustíveis

Nada no presente Acordo impede o Grão-Ducado do Luxemburgo de impor, numa base não discriminatória, impostos, taxas, obrigações, encargos ou outras imposições ao combustível fornecido no seu território para uso em uma aeronave de uma empresa aérea designada da República de Cabo Verde, que opera entre o Luxemburgo e um ponto de outro Estado-Membro da Comunidade Europeia.

Artigo 18.º

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante devem fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, os relatórios estatísticos periódicos ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente exigidos, para fins de rever a capacidade oferecida nos serviços acordados.

Artigo 19.º

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão mutuamente de tempo em tempo, com vista a assegurar implementação e a aplicação satisfatória das disposições do presente Acordo e do seu Anexo, e também consultar-se-ão sempre que necessário com vista à alteração dos mesmos.

2. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar consultas, que podem acontecer através de negociação ou por troca de correspondência e deverão ter início dentro de um período de 60 (sessenta) dias, a contar da data da solicitação, salvo se ambas as Partes Contratantes concordarem em prorrogar esse período.

Artigo 20.º

Solução de Diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativos à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo por meio de negociações bilaterais.

2. Se as partes não chegarem a um acordo pela via da negociação, poderão acordar em submeter o litígio à decisão de uma pessoa ou entidade, ou qualquer das Partes Contratantes pode submeter o litígio à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser nomeado pelos dois árbitros. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data da recepção por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante por via diplomática, solicitando a arbitragem do litígio, e o terceiro árbitro será designado dentro de um período subsequente de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo especificado, pode ser solicitado, por qualquer das Partes Contratantes, ao presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional para designar um árbitro ou árbitros, conforme o caso requerer.

Em todos os casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e actuará como presidente do tribunal arbitral.

3. As partes contratantes devem acatar qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 do presente artigo.

4. Cada Parte Contratante assumirá as despesas do árbitro que nomeou. As demais despesas do tribunal arbitral serão partilhadas pelas Partes Contratantes.

Artigo 21.º

Modificação do Acordo

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte Contratante. Essas consultas, que podem ser entre as autoridades aeronáuticas através de negociação ou por troca de correspondência, devem iniciar dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data do pedido, a menos que ambas as Partes Contratantes acordarem em estender esse período. Todas as modificações acordadas desta forma entrarão em vigor depois de terem sido confirmadas por troca de notas diplomáticas.

2. As modificações ao Anexo devem ser feitas por acordo directo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Tais modificações terão aplicabilidade a partir da data da aprovação pelas autoridades aeronáuticas.

Artigo 22.º

Convenção Multilateral

Este Acordo e seus Anexos serão emendados de forma a estar em conformidade com qualquer convenção multilateral que obriga ambas as Partes Contratantes.

Artigo 23.º

Denúncia do Acordo

Qualquer Parte Contratante pode a qualquer momento, notificar por escrito e por via diplomática à outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. O Acordo terminará 12 (doze) meses a contar da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por acordo antes do termo deste período. Na ausência do aviso de recepção pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (catorze) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24.º

Registo

Este Acordo e qualquer alteração a ele efectuado devem ser registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Entrada em Vigor

O presente Acordo será aprovado de acordo com as normas constitucionais de cada Parte Contratante e entrará em vigor na data de troca de notas diplomáticas, confirmando que todos os procedimentos constitucionais exigidos para a entrada em vigor do presente Acordo pelas Partes Contratantes foram concluídos.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicado em 20 de Julho de 2011, nas línguas Inglesa e Portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República de Cabo
Verde


José Luís Rocha
Secretário de Estado das
Relações Exteriores

Pelo Estado do Grão Ducado do
Luxemburgo


Maria Josée Jacobs
Ministra da Cooperação e da
Acção Humanitária

ANEXO

Rotas a serem exploradas pela empresa ou empresas aéreas designadas de Luxemburgo:

Luxemburgo - pontos intermédios - pontos de Cabo Verde - Pontos além

Rotas a serem exploradas pela empresa ou empresas aéreas designadas de Cabo Verde

Pontos em Cabo Verde - pontos intermédios - Luxemburgo - Pontos além

1. Quaisquer pontos intermédios e/ou além podem ser servidos pela empresa ou empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes sem exercer direitos de tráfego quinta liberdade.
2. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade pode ser acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
3. A empresa ou empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podem, em qualquer ou todos os voos, omitir escalas em qualquer dos pontos nas rotas acima especificadas, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas iniciem ou terminem na Parte Contratante que designa a empresa ou empresas aéreas.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT RELATIF À
DES SERVICES AÉRIENS

ARTICLE PREMIER	Définitions
ARTICLE 2	Octroi de droits
ARTICLE 3	Désignation et autorisation
ARTICLE 4	Révocation et limitation de l'autorisation
ARTICLE 5	Application des lois et règlements
ARTICLE 6	Reconnaissance des certificats et licences (Sécurité)
ARTICLE 7	Sûreté de l'aviation
ARTICLE 8	Droits de douane et autres taxes
ARTICLE 9	Capacité
ARTICLE 10	Tarifs
ARTICLE 11	Représentants des entreprises de transport aérien
ARTICLE 12	Activités commerciales et transferts de fonds
ARTICLE 13	Accords de coopération
ARTICLE 14	Transport intermodal
ARTICLE 15	Redevances pour service rendu
ARTICLE 16	Taxe sur le carburant
ARTICLE 17	Statistiques
ARTICLE 18	Consultations

ARTICLE 19	Règlement des différends
ARTICLE 20	Modification de l'Accord
ARTICLE 21	Convention multilatérale
ARTICLE 22	Dénonciation
ARTICLE 23	Enregistrement
ARTICLE 24	Entrée en vigueur

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT

Étant 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 aux fins de la mise en place de services aériens entre leur territoire respectif et au-delà,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation différente :

- a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas de la République du Cap-Vert, l'Agence de l'aviation civile (Agencia de Aviação Civil),

ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ;

- b) le terme « services convenus » désigne les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'annexe jointe au présent Accord ;
- c) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toutes les modifications y relatives ;
- d) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont été adoptées ou ratifiées par les deux Parties contractantes ;
- e) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
- f) le terme « tarifs » désigne le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les prix et conditions applicables aux services d'agences et aux autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions applicables au transport du courrier ;
- g) les termes « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale »

ont le sens qui leur est donné à l'article 96 de la Convention ;

- h) le terme « territoire » a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention.

ARTICLE 2. OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne les services aériens internationaux fournis par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur ce territoire ;
- c) le droit de faire des escales sur ledit territoire, au cours de l'exploitation des routes spécifiées dans l'annexe, aux fins de l'embarquement et du débarquement de passagers, de marchandises et de courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier afin de les acheminer, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de ladite autre Partie contractante.

ARTICLE 3. DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de retirer ou de modifier ladite désignation.

2. À la réception d'une telle désignation et sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels lesdites entreprises de transport aérien ont été désignées.

3. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien peut à tout moment commencer à exploiter, en tout ou en partie, les services convenus, pour autant que ladite entreprise se conforme aux dispositions applicables du présent Accord, et en particulier à celles imposant que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

ARTICLE 4. RÉVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION

1 Les autorités aéronautiques de la République du Cap-Vert ont le droit de retirer, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'article 3 du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par le Grand-Duché de Luxembourg si :

- a) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant la Communauté européenne, ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit communautaire européen ;
- b) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est ni exercé ni assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat

d'exploitant aérien, ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

- c) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants desdits États ;
- d) l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la République du Cap-Vert ;
- e) l'entreprise de transport aérien n'adapte pas, de toute autre manière, son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de retirer, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'article 3 du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par la République du Cap-Vert si :

- a) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République du Cap-Vert et ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République du Cap-Vert ;
- b) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est ni exercé ni assuré par les autorités de la République du Cap-Vert ;
- c) l'entreprise de transport aérien n'est pas enregistrée ou n'a pas son établissement principal sur le territoire de la République du Cap-Vert ;
- d) l'entreprise de transport aérien manque à son obligation de se conformer aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ;
- e) l'entreprise de transport aérien n'adapte pas, de toute autre manière, son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir des infractions aux lois et aux règlements susmentionnés, les droits visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 14 du présent Accord.

ARTICLE 5. APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, sont appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée, au départ et lors du séjour desdits aéronefs sur ledit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le contrôle, le transit, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, sont appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, et par, ou pour le compte, de leur équipage, de leurs passagers, de leurs marchandises et de leur courrier lors du transit, de l'entrée et du séjour sur le territoire de ladite Partie contractante, et du départ de celui-ci.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre la préférence sur une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui

exploite des services aériens internationaux similaires, quant à l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et d'autres réglementations similaires.

4. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

ARTICLE 6. RECONNAISSANCE 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 qui sont en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe, à condition que ces certificats et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

ARTICLE 6 BIS. SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue desdites consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement dans ces domaines des normes et exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter les autorisations d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes, ou en exécution d'un contrat de location pour le compte de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de ladite autre Partie contractante, faire l'objet d'un contrôle par des représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents, de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage (dénommé dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser : a) qu'un aéronef ou que l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention de Chicago ; b) que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention de Chicago, ne sont pas

effectivement appliquées ou respectées, la Partie contractante qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago, que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats ou des licences concernant ledit aéronef ou son équipage, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite entreprise ou lesdites entreprises de transport aérien aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic conformément au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article se posent et en tirer les conclusions mentionnées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux paragraphes 2 ou 6 du présent article sont levées dès la disparition des motifs pour lesquels elles ont été prises.

8. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et suivi par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au maintien des normes de sécurité par ledit État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien considérée.

ARTICLE 7. SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent, en particulier, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que de tout autre accord relatif à la sûreté de l'aviation qui devient contraignant pour les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des

installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation et aux exigences techniques établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions et exigences en matière de sûreté leur sont applicables ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire national, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et exigences en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus, imposées par l'autre Partie contractante à leur entrée sur son territoire, au départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire national.

Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire national pour protéger les aéronefs et pour contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages, les marchandises et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante en vue de l'adoption de mesures de sûreté spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

6. Si l'une des Parties contractantes émet des réserves quant aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des deux Parties contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 8. DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure 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 des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et les autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante assurant les services convenus.

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

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte ;

- b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire ;
- c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et ayant vocation à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus ;

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que lesdits articles ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

ARTICLE 9. CAPACITÉ

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable en vue d'exploiter les services convenus prévus au présent Accord.

2. La capacité fournie par chaque entreprise de transport aérien désignée doit être telle qu'elle permette à ladite entreprise de transport aérien, à un coefficient de chargement raisonnable, de fournir les services convenus en tenant pleinement compte des besoins de l'exploitation de services long-courriers.

3. Aucune Partie contractante ne peut imposer unilatéralement des restrictions à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante en ce qui concerne la capacité, la fréquence ou le type d'aéronef utilisé pour les services fournis sur toutes les routes spécifiées à l'annexe au présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou menée par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par son entreprise de transport aérien désignée, elle peut demander des consultations conformément à l'article 14 du présent Accord.

ARTICLE 10. TARIFS

1 Chaque Partie contractante laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer le tarif des transports aériens en fonction des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite :

- a) à la prévention des tarifs ou des pratiques abusifs ou discriminatoires ;
- b) à la protection des consommateurs contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ;
- c) à la protection des entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas découlant de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante notifient ou enregistrent auprès de leurs autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement des tarifs des entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ne peut être exigé plus de soixante jours avant la date proposée d'entrée en vigueur des tarifs. Dans certains cas particuliers, le délai de notification ou d'enregistrement peut être plus court que le délai normalement exigé.

3. Aucune Partie contractante ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué par a) une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou d'un pays tiers pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes, ou b) une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ou d'un pays tiers pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris, dans l'un ou dans l'autre cas, pour le transport assuré par une entreprise seule ou en association avec d'autres entreprises.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations exposées à l'alinéa a) du présent article, elle peut demander la tenue de consultations et notifie l'autre Partie contractante des raisons de son désaccord dans les plus brefs délais. Lesdites consultations ont lieu au plus tard trente jours après la réception de la demande, et les Parties coopèrent en vue d'obtenir les informations nécessaires au règlement motivé de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur le tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chaque Partie contractante déploie des efforts raisonnables pour mettre ledit accord en application. S'il n'y a pas d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, chaque Partie contractante autorise a) toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes (ou toute entreprise de transport aérien d'un pays tiers) à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou concurrentiels proposés ou imposés par d'autres entreprises de transport aérien pour les transports aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes et b) toute entreprise de transport aérien d'une Partie contractante à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou concurrentiels proposés ou imposés par toute autre entreprise de transport aérien pour les transports aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Aux fins du présent article, le terme « aligner ses tarifs » désigne le droit d'établir en temps opportun, en recourant si besoin aux procédures accélérées, un tarif identique ou analogue pour une liaison directe, assurée par une entreprise seule ou en association avec d'autres entreprises, nonobstant les différences en ce qui concerne notamment l'itinéraire, les dispositions applicables aux voyages aller et retour, les correspondances, les types de services ou les types d'aéronefs, ou le droit d'établir ce tarif par une combinaison de tarifs.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article, les tarifs pratiqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République du Cap-Vert pour les transports effectués intégralement au sein de l'Union européenne sont soumis au droit communautaire européen.

ARTICLE 11. REPRÉSENTANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et à faire séjourner sur le territoire de

l'autre Partie contractante leurs représentants et leurs personnels commercial, opérationnel et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante peuvent choisir, soit d'utiliser leur propre personnel, soit de faire appel aux services d'une autre organisation, entreprise ou entreprise de transport aérien installée sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à exécuter lesdits services sur ce territoire.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les autorisations de travail, les visas de visiteur et autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 12. ACTIVITÉS COMMERCIALES ET TRANSFERTS DE FONDS

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents, dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale le permet, en monnaies librement convertibles d'autres pays. De même, toute personne peut librement acheter lesdits services et s'acquitter du paiement en monnaies acceptées par l'entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes en excédent de ses dépenses, qu'elle aura réalisées au titre du transport de passagers, de courrier et de marchandises sur son territoire.

ARTICLE 13. ACCORDS DE COOPÉRATION

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus seront autorisées à exploiter ou à offrir les services convenus sur les routes spécifiées ou sur toute section desdites routes par différents accords de coopération tels que le partage de codes, la réservation de capacité, la coentreprise ou d'autres modes de coopération avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ;
- c) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ;

à condition que lesdites entreprises détiennent l'autorisation appropriée pour exploiter les routes et les sections concernées.

ARTICLE 14. TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les entreprises assurant indirectement le transport aérien de marchandises des deux Parties contractantes sont autorisées, sans restriction, à utiliser tout moyen de transport terrestre pour le transport aérien des marchandises à destination ou en provenance de points situés sur les territoires

des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent, le cas échéant, du droit de transporter des marchandises par voie aérienne sous douane, conformément aux lois et règlements applicables. Lesdites marchandises, qu'elles soient transportées par voie terrestre ou par voie aérienne, ont accès aux installations douanières et d'enregistrement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport terrestre ou de les confier par voie d'accords à d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris à d'autres entreprises de transport aérien et à des entreprises assurant indirectement le transport aérien de marchandises. Les services de transport intermodal de marchandises peuvent être proposés à un tarif unique couvrant le transport combiné par voie aérienne et terrestre, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ledit transport.

ARTICLE 15. REDEVANCES POUR SERVICE RENDU

1. Le montant des taxes et autres redevances pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris de ses installations et de ses services techniques et autres, ainsi que des redevances pour l'utilisation des installations de navigation aérienne, des installations et des services de communication, est fixé conformément aux taux et aux tarifs établis par chaque Partie contractante.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ne paient pas, pour l'utilisation des installations et des services de l'autre Partie contractante, des redevances plus élevées que celles imposées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou aux entreprises de transport aérien étrangères exploitant des services internationaux analogues.

ARTICLE 16. TAXE SUR LE CARBURANT

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, des impôts, des droits, des taxes ou des redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la République du Cap-Vert qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

ARTICLE 17. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent, à leur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les relevés statistiques périodiques et autres dont celles-ci peuvent normalement avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus.

ARTICLE 18. CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de

son annexe soient appliquées et respectées de façon satisfaisante et, si nécessaire, pour y apporter des modifications.

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations, lesquelles peuvent être effectuées par voie de discussions ou par correspondance et se tiennent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long.

ARTICLE 19. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations bilatérales.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre ledit différend pour décision à une personne ou à un organisme, ou l'une ou l'autre des Parties contractantes peut le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles reçoit de l'autre Partie, par la voie diplomatique, une notification demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et agit en tant que Président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante supporte les dépenses afférentes à l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal arbitral sont assumées, à parts égales, par les Parties contractantes.

ARTICLE 20. MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Lesdites consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques par voie de discussions ou par correspondance, se tiennent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long. Les modifications ainsi convenues entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications apportées à l'annexe peuvent être réalisées par un accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Lesdites modifications sont applicables à compter de la date d'approbation des autorités aéronautiques.

ARTICLE 21. CONVENTION MULTILATÉRALE

Le présent Accord et ses annexes seront modifiés afin de se conformer à toute convention multilatérale qui pourrait devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

ARTICLE 22. DÉNONCIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord ; ladite décision est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin douze mois après la réception par l'autre Partie contractante de la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 23. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toutes les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord est adopté conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques confirmant l'accomplissement, par chaque Partie contractante, de toutes les procédures constitutionnelles nécessaires à cet effet.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Praia, le 20 juillet 2011, en langues anglaise et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Gand-Duché de Luxembourg :

Marie-Josée JACOBS

Ministre de la coopération pour le développement et de l'action humanitaire

Pour le Gouvernement de la République du Cap Vert :

Joseé-Louis ROCHA

Secrétaire d'État aux affaires étrangères

ANNEXE : TABLEAU DES ROUTES

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Luxembourg :

Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Cap-Vert – Points au-delà

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Cap-Vert :

Points au Cap-Vert – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent desservir des points intermédiaires ou des points situés au-delà sans exercer des droits de trafic de cinquième liberté.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir de l'exercice des droits de trafic de cinquième liberté.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols, ne pas faire escale en tout point des routes spécifiées ci-dessus, et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur lesdites routes commencent dans la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien.