**No 8366**

CHAMBRE DES DEPUTES

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023**

**RESUME**

Le projet de loi n° 8366 vise à approuver l’accord bilatéral entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d’Indonésie signé le 25 mai 2023 à Jakarta. Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d’assurer les perspectives d’avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l’aéroport de Luxembourg comme plateforme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, l’Union européenne, en tant que marché aérien unique, joue un rôle croissant. L’accord concerné par ce projet de loi intègre des clauses conformes au droit communautaire, notamment celles relatives à la désignation, à la révocation et au contrôle des transporteurs, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004.

Cet accord s’inspire du modèle proposé par l’Organisation de l’Aviation Civile Internationale (OACI) tout en intégrant des adaptations spécifiques aux exigences de l’Union européenne. Une fois ratifié, il sera enregistré auprès de l’OACI, renforçant ainsi son caractère officiel et international. L’État contractant, en l’occurrence l’Indonésie, est également membre de cette organisation.

En termes de contenu, cet accord est similaire à d’autres accords aériens bilatéraux conclus précédemment par le Grand-Duché de Luxembourg. Il contient des dispositions essentielles telles que celles concernant les tarifs, les activités commerciales et la sécurité de l’aviation. Ces dispositions sont largement reconnues et acceptées par la communauté internationale. Cependant, des articles supplémentaires, adaptés aux besoins spécifiques exprimés par les parties contractantes, garantissent une prise en compte des particularités nationales.

L’accord intègre des éléments fondamentaux qui assurent une exploitation aérienne fluide et équitable entre les parties, notamment :

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

En outre, l’accord prévoit la possibilité d’amendements ou de dénonciations à la demande d’une des parties contractantes. La production de statistiques sur le trafic aérien, la non-discrimination dans l’application des taxes aéroportuaires et une procédure claire pour l’entrée en vigueur sont également incluses dans le texte.