



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7979

Projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

Date de dépôt : 15-03-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-09-2022

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
15-03-2022	Déposé	7979/00	<u>5</u>
27-09-2022	Avis du Conseil d'État (27.9.2022)	7979/01	<u>20</u>
12-01-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense Rapporteur(s) : Madame Stéphanie Empain	7979/02	<u>23</u>
17-01-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°29 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7979	<u>28</u>
17-01-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°29 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7979	<u>30</u>
24-01-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (24-01-2023) Evacué par dispense du second vote (24-01-2023)	7979/03	<u>33</u>
12-01-2023	Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense Procès verbal (15) de la reunion du 12 janvier 2023	15	<u>36</u>
14-10-2022	Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense Procès verbal (01) de la reunion du 14 octobre 2022	01	<u>39</u>
07-03-2023	Publié au Mémorial A n°107 en page 1	7979	<u>57</u>

Résumé

7979

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

Le projet de loi a pour objet l'approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021. Le projet A400M fut lancé sur base d'un « Memorandum of Understanding (MoU) », lequel n'a cependant pas valeur légale, alors que l'engagement luxembourgeois au sein d'une unité binationale comprend un abandon partiel de souveraineté, l'unité binationale, dans laquelle l'avion luxembourgeois est intégré, étant effectivement opérée depuis la base aérienne militaire belge de Melsbroek. Le projet de loi 7979 a donc pour objet de créer cette base légale par l'approbation du Traité qui remplacera l'arrangement technique entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018.

7979/00

N° 7979

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

* * *

(Dépôt: le 15.3.2021)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.3.2022).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaires des articles du traité.....	5
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	6
6) Fiche financière	9
7) Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique. Notre ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des députés le projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

Palais de Luxembourg, le 7 mars 2022

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Est approuvé le traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de la Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein de l'unité binationale, fait à Luxembourg le 31 août 2021.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte sur la ratification du traité établi entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de la Belgique relatif à l'exploitation commune de huit aéronefs de transport A400M et à la création d'une unité binationale.

Historique

Au début des années 2000, le Luxembourg s'est engagé à investir dans l'acquisition d'un avion de transport stratégique A400M afin de participer de manière crédible aux efforts internationaux de défense. L'objectif consistait à fournir une contribution nationale en terme de capacités militaires, notamment au regard de l'importance que revêtait le transport aérien stratégique aussi bien au niveau européen qu'otanien et à la lumière des lacunes capacitaires identifiées dans ce domaine.

En effet, autour des années 2000, plusieurs initiatives ont été prises au plus haut niveau, à la fois au sein de l'UE et de l'OTAN. Au niveau de l'Union européenne, il y a lieu de rappeler la déclaration du Conseil européen de Cologne en juin 1999, concernant le renforcement de la politique européenne commune en matière de sécurité et de défense. Dans ce contexte, le besoin de disposer d'une capacité d'action autonome avait été identifié et l'UE avait décidé de renforcer sa contribution à la paix et à la sécurité internationales, moyennant des capacités et instruments appropriés qui devaient être mis à disposition de l'UE.

Le principe du renforcement de la politique européenne commune en matière de sécurité et de défense a par la suite été rappelé à l'occasion de plusieurs Conseils européens, de sorte que le signal politique en découlant est clair, l'UE souhaite renforcer ses capacités et tous les Etats membres sont invités à participer volontairement à ces efforts communs.

C'est dans ce cadre qu'à travers la loi modifiée du 21 mars 2005 le Gouvernement luxembourgeois a acquis un avion de transport stratégique militaire A400M. Cette acquisition est un moyen pour le Luxembourg de participer et de contribuer à l'autonomie stratégique européenne, étant donné que le transport stratégique était identifié comme une lacune dans les capacités militaires des pays membres de l'UE. En effet, avec le nombre croissant d'opérations pour le maintien de la paix menées par les organisations internationales (UE et OTAN) ou les coalitions dont font partie nos partenaires traditionnels (France, Belgique et Allemagne), les besoins de transport continuent à croître. Le fait que le Luxembourg mette à disposition pour ses propres besoins et ceux de ses partenaires, qui supportent un fardeau croissant d'engagements militaires face à la dégradation continue de l'environnement sécuritaire international, est extrêmement valorisant pour le Luxembourg en tant que partenaire international fiable.

Coopération belgo-luxembourgeoise

Tel que décrit ci-dessus, l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M luxembourgeois s'inscrit dans la politique internationale de contributions crédibles en terme de capacités militaires, mais également dans la politique de sécurité et de défense commune européenne qui vise notamment la coopération et la coordination en matière de défense entre les États membres. En effet, l'article 21 du traité de l'UE rappelle que le multilatéralisme est au cœur de l'action extérieure de l'UE.

Dans ce contexte, considérant les liens étroits qui existent entre le Luxembourg et la Belgique depuis de nombreuses années en matière de défense et de sécurité ainsi que la volonté commune de mettre en œuvre les concepts de l'OTAN et de l'UE visant à promouvoir des coopérations multilatérales renforcées, une coopération belgo-luxembourgeoise a été prévue dès le début pour l'acquisition des aéronefs A400M.

En effet, depuis de nombreuses années, le Luxembourg coopère étroitement avec l'armée belge, notamment dans le cadre des participations luxembourgeoises à des missions, lors desquelles les contingents militaires luxembourgeois sont presque toujours intégrés dans des unités belges. De plus, la formation du personnel militaire de carrière luxembourgeois se fait dans des écoles militaires belges. En outre, compte tenu de la modeste taille de l'armée luxembourgeoise, un déploiement autonome n'est pour l'instant pas envisageable, le Luxembourg doit nécessairement recourir à un autre partenaire pour ce qui est du soutien logistique et opérationnel dans l'accomplissement d'une mission.

Il découle de ce qui précède qu'il n'était que logique de prévoir une coopération belgo-luxembourgeoise dans le cadre du programme A400M. Cette coopération ne s'inscrit pas seulement dans le cadre des liens étroits qui existent depuis longtemps avec l'armée belge, mais permet également au Luxembourg de bénéficier des connaissances opérationnelles et techniques de la Belgique ainsi que d'optimiser les ressources humaines et matérielles à assurer.

Plus précisément, la Belgique a accepté d'acquérir un aéronef stratégique de transport A400M pour le Luxembourg simultanément à l'acquisition de sept A400M pour ses propres besoins selon des conditions administratives, contractuelles et financières identiques. L'acquisition de l'avion supplémentaire pour le compte du Luxembourg se base notamment sur la convention belgo-luxembourgeoise en matière de coopération militaire générale, de programmes d'acquisition et/ou d'exploitation en commun d'équipements, signée le 13 juin 2001 par les Ministres de la Défense des deux pays.

Exploitation commune des aéronefs A400M et unité binationale

La coopération belgo-luxembourgeoise va plus loin que la simple acquisition des aéronefs stratégiques militaires A400M. En effet la coopération vise également l'exploitation commune des aéronefs A400M, de même que la mise en œuvre du programme, le soutien logistique, la formation conjointe des équipages, les éventuelles modifications ultérieures à apporter à la configuration des avions et des équipements de support de la capacité A400M qui se feront en commun avec la Belgique.

Lors de la décision de mettre en œuvre le projet d'acquisition et d'exploitation commune des aéronefs A400M, il a également été décidé entre la Belgique et le Luxembourg, que les frais y liés seraient partagés dans la proportion des avions acquis, à savoir sept A400M belges et un A400M luxembourgeois. Cette clé de répartition de 1/8 des frais à prendre en charge par le Luxembourg et 7/8 à charge de la Belgique a notamment été arrêtée par arrangement technique entre les deux nations qui reprend les modalités techniques de l'acquisition et l'exploitation conjointe.

La Belgique représente par ailleurs aussi le Luxembourg auprès de l'OCCAR (Organisation for Joint Armament Cooperation), qui est l'organisation en matière d'acquisition conjointe d'armement au niveau européen. OCCAR facilite et pilote le projet A400M à travers son cycle de vie, de la production au support et évolutions futures du programme.

De plus, il a été décidé d'un commun accord que l'avion A400M luxembourgeois serait intégré avec les 7 A400M belges dans une unité binationale belgo-luxembourgeoise, opérée depuis la base aérienne militaire de Melsbroek. Cette flotte commune de 8 avions A400M est essentielle pour garantir une disponibilité permanente de l'avion pour les besoins prévus (civils, militaires, humanitaires). L'unité est mis sous le commandement opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC). Ce commandement multinational a comme membres l'Allemagne la France, l'Italie, l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. Il a à sa disposition une flotte commune, diversifiée et complémentaire d'environ 200 aéronefs d'une trentaine de types d'avions différents. Ce sont les Etats membres qui mettent leurs aéronefs à la disposition de l'EATC qui en assure le contrôle opérationnel. Cette flotte lui permet de couvrir un large éventail de missions, du transport de personnalités au transport stratégique et tactique de fret et des passagers ainsi que des missions d'aérolargage, de ravitaillement en vol et d'évacuation sanitaire.

En cas de besoin d'un transport aérien, une nation membre introduit une requête de transport aérien à l'EATC. La division opérationnelle de l'EATC effectue une analyse de la mission en tenant compte de la nature du fret, de la destination, de la date ou période de vol, de la situation géopolitique, des restrictions nationales et des règlements aériens civils et militaires. Les experts visent à trouver la solution la plus efficace et efficiente pour répondre à la requête. Si possible ils combinent différentes requêtes. Par ailleurs, ils choisissent le type d'avion le plus approprié (capacités stratégiques/tactiques), vérifient la disponibilité de personnel navigant, planifient les possibles routes et demandent les auto-

risations diplomatiques de survol. Puis, l'EATC transmet un « tasking » incluant un plan de vol en direction d'une unité de transport aérien désignée.

La souveraineté de chacune des nations membres reste garantie par :

- la capacité de reprendre à tout moment le contrôle opérationnel d'une partie de ses moyens, via un processus simple et prédéfini;
- la présence d'un officier supérieur assurant la fonction de « red card Holder », garant du respect des directives d'emploi et limitations nationales.

La coopération au niveau des composantes aériennes et la mutualisation des moyens de transport militaires à travers l'EATC facilitent à la fois les synergies en termes d'emploi des aéronefs et des équipages et développent la confiance mutuelle entre les nations et l'état-major de l'EATC.

Dans l'esprit d'une exploitation commune de la flotte des avions A400M entre le Luxembourg et la Belgique dans le cadre de la création d'une unité binationale et compte tenu du fait que la Défense luxembourgeoise ne dispose pas de toutes les compétences techniques en la matière, la Partie belge a accepté d'assurer la mise en œuvre, le soutien logistique, la formation conjointe des équipages, ainsi que les modifications futures de l'aéronef et des équipements de support pour toute la flotte, y compris l'avion luxembourgeois. En termes de personnel, le Luxembourg s'est engagé à fournir à moyen terme six pilotes et six soutiers (loadmasters).

Quant au fonctionnement et à l'opération de la flotte des avions A400M, il est à remarquer que l'utilisation des équipages et de l'avion luxembourgeois est censée se faire sans distinction de nationalité. Les nations ont néanmoins la possibilité de se retirer de certaines missions ou de prévoir des réserves nationales, selon les modalités prévues dans les arrangements techniques et le traité sous rubrique. Le Luxembourg peut par exemple invoquer une réserve quant à l'utilisation des équipages luxembourgeois ou de l'avion luxembourgeois en cas de missions de transport politiquement sensibles, telles que le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord. De plus, les dispositions de la législation des deux nations doivent être respectées, notamment lors de la participation de l'unité binationale à des opérations pour le maintien de la paix.

Bien que les modalités techniques de mise en œuvre de l'acquisition et de l'exploitation commune des aéronefs aient fait l'objet d'arrangements spécifiques relatifs aux dispositions techniques, les deux parties étaient désireuses de formaliser cette coopération par le biais d'un traité formel, soumis à l'approbation des parlements respectifs. En effet, à l'approche de la livraison des derniers aéronefs A400M constituant la flotte binationale de 8 aéronefs stratégiques militaires, la Belgique et le Luxembourg se sont accordés d'établir un traité concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale.

Ce traité vise à apporter un cadre général à la coopération belgo-luxembourgeoise quant à l'exploitation commune de la flotte d'aéronefs A400M en partie belges et en partie luxembourgeois. Le traité fixe les grandes lignes de la coopération et établit formellement l'unité binationale de A400M. L'opération et le fonctionnement de ladite unité binationale ainsi que le statut du personnel y intégré, aussi bien belge que luxembourgeois, sont dès lors régis par les dispositions du traité. De plus, le traité fixe la clé de répartition des coûts liés au programme A400M et à l'unité binationale ainsi que le règlement des demandes d'indemnités en cas de dommages.

Finalement, bien que la mise en œuvre concrète de l'unité binationale et notamment l'exploitation et le fonctionnement des aéronefs A400M ainsi que la formation et l'intégration du personnel dans l'unité nécessite l'établissement d'arrangements techniques spécifiques, il convient de rappeler que les dispositions du traité prévalent sur tous les arrangements conclus entre les parties dans le cadre de l'unité binationale.

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES DU TRAITE

L'article premier détermine l'objet du traité qui vise à établir une unité binationale, belgo-luxembourgeoise, chargée de l'exploitation de la flotte des avions A400M belges et luxembourgeois au bénéfice des deux nations. Concrètement il s'agit de définir les principes fondamentaux de cette unité binationale.

L'article 2 établit le champ d'application du traité qui consiste à fixer le cadre de l'exploitation commune des avions A400M au sein de l'unité binationale. Plus spécifiquement, la conclusion d'arrangements techniques établissant les modalités de mise en œuvre du traité est prévu, dans la limite des dispositions du traité qui prévaut sur tous autres arrangements techniques conclus entre les parties.

L'article 3 est consacré au cadre général relatif à la création et la composition de l'unité binationale. Il est notamment stipulé que l'unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique et qu'elle est constituée d'une flotte de sept avions A400M belges et d'un avion A400M luxembourgeois ainsi que de matériel et personnel navigant et non-navigant belges et luxembourgeois. De plus, il est précisé que la Belgique est responsable pour l'immatriculation et le marquage de tous les avions A400M, mais que l'avion luxembourgeois porte la cocarde luxembourgeoise. Il est également prévu de façon générale que l'exploitation, le fonctionnement et la gestion des avions A400M s'effectue selon les procédures et règlements communs et que les décisions y relatives, notamment celles ayant une incidence financière, sont prises de commun accord entre les parties.

L'article 4 détermine le fonctionnement et l'engagement opérationnel de l'unité binationale, qui est formée et équipée pour effectuer des opérations ou mission de transport aérien militaire autant au niveau national que multilatérale, en appui à des organisations internationales. Il est d'avantage précisé que le contrôle opérationnel de l'unité binationale est transféré à l'European Air Transport Command (EATC), mais que la Belgique et le Luxembourg peuvent à tout moment révoquer ce transfert d'autorité.

En ce qui concerne l'engagement des avions A400M ainsi que l'équipage belge et luxembourgeois au sein de l'unité binationale, ceux-ci peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport aérien militaire sans distinction d'appartenance ou de nationalité.

Cet article prévoit néanmoins que chaque partie peut émettre des réserves ou limitations nationales pour des missions ou opérations précises et plus spécifiquement, dans le cadre de missions de transport politiquement sensibles (transport de détenus, invocation de l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord, etc.), chaque partie doit autoriser l'engagement de son(s) avion(s) et/ou de son personnel. Il est également précisé que chaque partie doit autoriser l'engagement de son(s) avion(s) et/ou personnel dans le cadre de la participation à des opérations pour le maintien de la paix conformément aux dispositions de sa législation nationale. Le refus d'une partie de participer à une mission n'empêche cependant pas l'autre partie d'y participer avec son(s) propre(s) avion(s) et personnel. Plus précisément l'avion de la partie ayant refusé de participer à la mission peut néanmoins être utilisé sauf opposition explicite.

L'article 5 dispose que la gestion quotidienne de l'unité binationale est la responsabilité de la partie belge, qui assure également l'entraînement et la formation du personnel belge et luxembourgeois ainsi que le soutien techno-logistique, la configuration et la navigabilité des avions A400M belges et luxembourgeois.

L'article 6 a trait au statut du personnel dans le cadre de l'unité binationale et prévoit que le Luxembourg contribue avec du personnel navigant et non-navigant et en assume les coûts. Ce personnel est intégré au sein du 15ème Wing de la Composante Air belge, selon les dispositions d'arrangements techniques établissant les modalités pratiques d'intégration du personnel. Il est notamment précisé que le statut du personnel est régi par les dispositions du Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces « SOFA OTAN » et toute disposition internationale liant les parties.

L'article 7 est consacré aux dispositions financières et établit que, sauf dispositions dérogatoires expresses, la partie belge prend en charge sept huitièmes et la partie luxembourgeoise un huitième des frais liés à l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service des avions A400M et de l'unité binationale. Les modalités de paiement selon cette clé de répartition sont établies dans les arrangements techniques.

L'article 8 dispose que l'échange d'information et de matériels classifiés est traité conformément aux dispositions de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'échange et la protection réciproque des informations classifiées du 9 février 2012 ainsi qu'aux lois et règlements des parties en matière de sécurité.

L'article 9 a trait aux demandes d'indemnités pour dommages subis dans le cadre du traité et prévoit que ces dommages soient réglés selon aux dispositions du SOFA OTAN. Plus précisément, les dommages causés à des tiers sont réglés conformément à l'article VIII, 5.e.i. et ii. du SOFA OTAN. En cas de dommages causés par des tiers, la partie propriétaire du matériel endommagé récupère les dommages auprès du tiers, sauf dispositions spécifiques dans les arrangements techniques. Il est également prévu que les demandes d'indemnités non couvertes par le SOFA OTAN sont traitées au cas par cas par les parties conformément aux accords applicables et au droit national et international applicable.

L'article 10 fixe le mode de règlement des différends, qui ne peut être que par voie de consultation entre les parties belge et luxembourgeoise.

L'article 11 détermine la durée et le moment d'entrée en vigueur du traité ainsi que sa résiliation ou dénonciation par une des parties. Par ailleurs, l'article règle la question de modification du traité et celle des obligations contractées pendant la durée d'existence du traité. Il est également stipulé que les dispositions du traité prévalent sur tous les arrangements techniques conclus entre les parties.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021
Ministère initiateur:	Ministère des Affaires étrangères et européennes – Direction de la défense
Auteur:	Nadia Santos da Silva
Tél. :	247 - 82845
Courriel:	nadia.santosdasilva@mae.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Approuver le Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein de l'unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	néant
Date:	2.12.2021

Mieux légiférer

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

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

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui: Non:
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁵? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Sinon, pourquoi?

2 N.a.: non applicable.

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

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

5 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
- b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:
- Remarques/Observations:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

Egalité des chances

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁶ ? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁷ ? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁶ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁷ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi susmentionné ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

En effet, tous les frais liés au traité et à l'unité binationale sont financés par la loi modifiée du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

*

TRAITE

entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aeronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale

Le Grand-Duché de Luxembourg,

et

le Royaume de Belgique,

Ci-après dénommés les Parties,

Considérant la Charte des Nations unies signée à San Francisco le 26 avril 1945 ;

Considérant le traité de l'Atlantique Nord signé à Washington le 4 avril 1949 ;

Considérant les traités sur l'Union européenne et sur le Fonctionnement de l'Union européenne signés respectivement à Maastricht le 7 février 1992, particulièrement en son titre V et à Rome le 25 mars 1957, particulièrement en son titre VII, et tout instrument subséquent ;

Considérant l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe, signé à Helsinki le 1er août 1975 ;

Considérant la convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces, signé à Londres le 19 juin 1951, ci-après dénommée SOFA OTAN;

Considérant le traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant la coopération en matière de défense et de sécurité, signé à Bruxelles le 5 février 2015 ;

Ayant à l'esprit les liens d'amitié qui existent entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique;

Se félicitant des succès de la coopération mise en place ces dernières décennies, en particulier de l'acquisition conjointe de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois ;

Désireux de faire figure d'exemple concret de la mise en œuvre des concepts de l'OTAN et de l'Union européenne visant à promouvoir des coopérations multinationales renforcées ;

Considérant la volonté d'exploiter conjointement l'A400M luxembourgeois et les sept A400M belges dans le cadre d'une unité binationale belgo-luxembourgeoise , au sein de laquelle les huit aéronefs A400M seront opérés par des équipages binationaux, selon des règles communes ;

Notant les nombreuses coopérations d'ores et déjà entamées en matière de formation du personnel navigant, de l'acquisition et exploitation d'un simulateur de vol ainsi que de la mise en place d'une infrastructure de maintenance ;

Soucieux de définir un cadre juridique approprié pour la mise en place de cette unité binationale ;

Considérant l'arrangement technique entre la Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018, que le présent traité remplace;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

Article 1

Objet

Le présent traité a pour objet d'établir une unité binationale chargée de l'exploitation de la flotte des aéronefs A400M belges et luxembourgeois au bénéfice des deux Parties et de définir les principes de fonctionnement de cette unité binationale.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent traité fixe le cadre de l'exploitation commune des aéronefs A400M au sein de l'unité binationale.
2. Des arrangements techniques de mise en œuvre du présent traité peuvent être conclus entre les Parties.
3. Aucune des dispositions de ces arrangements techniques conclus en application du présent traité ne peut contrevenir aux dispositions de celui-ci. En cas de conflit entre les dispositions du présent traité et les dispositions d'un arrangement technique, les dispositions du présent traité priment.

Article 3

Constitution de l'unité binationale

1. Une unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique, ci-après dénommée unité binationale. Elle est composée d'une flotte de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois, de matériel et de personnel navigant et non navigant des deux Parties.
2. L'exploitation des aéronefs A400M et le fonctionnement et la gestion de l'unité binationale s'effectuent sur base de procédures, directives et règlements communs.
3. En tant que pays d'immatriculation, la Partie belge assume les responsabilités liées à l'immatriculation et au marquage des huit aéronefs A 400M opérés au sein de l'unité binationale. L'aéronef luxembourgeois porte sa cocarde nationale.
4. Les décisions relatives au fonctionnement de l'unité binationale, notamment celles ayant une incidence financière, sont prises d'un commun accord entre les Parties, selon les dispositions prévues dans les arrangements techniques entre les Parties.
5. La configuration des aéronefs A400M de l'unité binationale restera alignée pour toute la durée de leur exploitation commune.

Article 4

Fonctionnement et engagement opérationnels de l'unité binationale

1. L'unité binationale est formée, équipée et capable d'effectuer un large éventail de missions de transport aérien militaire, dans un cadre national, multilatéral, ou en appui à une organisation internationale ou régionale, telles que l'OTAN, l'UE ou l'Organisation des Nations unies.

2. L'unité binationale est mise sous le contrôle opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC). En accord avec les règles de procédure organisant l'EATC, les Parties peuvent cependant, à tout moment, de préférence avec un délai raisonnable, et sans aucune obligation d'en justifier les raisons, révoquer le transfert d'autorité concernant des tâches assignées à l'EATC.

3. Le fonctionnement opérationnel de l'unité binationale est détaillé dans un concept d'opération, approuvé de commun accord, entre les Parties.

4. Chaque aéronef A400M composant l'unité binationale ainsi que les différents équipages binationaux peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport exécutées par l'unité binationale, sans distinction d'appartenance ou de nationalité.

5. Par dérogation aux paragraphes qui précèdent, chaque Partie pourra émettre des réserves ou restrictions nationales quant à la mise en œuvre de son/ses aéronef(s) eu/ou de son personnel national, pour des missions ou opérations spécifiques. Chaque Partie désignera en son sein une autorité, appelée le « red card holder », chargée de garantir la conformité des missions exécutées par l'unité binationale, selon les instructions et limitations nationales émises par sa hiérarchie.

Dans le cadre de missions de transport politiquement sensibles, telles que définies entre les Parties, notamment mais pas exclusivement le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de traité de l'Atlantique Nord, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de son aéronef eu/ou de son personnel navigant.

Les Parties s'efforcent toutefois de limiter au maximum les réserves ou limitations nationales émises.

6. Pour la participation des Parties dans des opérations, notamment des opérations pour le maintien de paix menées par une organisation internationale ou régionale, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de l'aéronef ainsi que du personnel navigant, conformément aux dispositions de sa législation interne.

7. Si l'une des Parties ne souhaite pas participer ou appuyer une mission en faisant valoir une clause d'exclusion (appelée clause d'*opt-out*), l'autre Partie est autorisée à effectuer la mission avec son propre aéronef et son propre personnel. Cette dernière peut utiliser l'aéronef de la Partie ayant fait valoir la clause d'exclusion, à moins que cette Partie ne s'en soit explicitement opposée à une telle utilisation.

Article 5

Gestion de l'unité binationale

La Partie belge est en charge de la gestion quotidienne de l'unité binationale et de la base aérienne de Melsbroek. Elle est responsable de l'entraînement et de la formation, du soutien technico-logistique, de la configuration ainsi que de la navigabilité des aéronefs A400M composant l'unité binationale, au bénéfice des deux Parties.

Article 6

Statut du personnel

1. La Partie luxembourgeoise contribue à l'unité binationale avec du personnel navigant et non-navigant et en supporte les coûts.

2. Ce personnel luxembourgeois est intégré au sein du 15 Wing de la Composante Air belge.

3. Le statut de ce personnel est régi par toute disposition internationale liant les Parties et, pour le surplus, par le SOFA OTAN.

4. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, définissent, le cas échéant, les modalités pratiques relatives à l'intégration de ce personnel.

Article 7

Répartition des coûts

1. Sauf dispositions dérogatoires expresses, la Partie belge prend en charge sept huitièmes et la Partie luxembourgeoise un huitième des frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service des aéronefs A400M et de l'unité binationale.

2. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, précisent les modalités de règlement des frais communs entre les Parties, selon la clé de répartition contenue dans le paragraphe précédent.

Article 8

Echange d'informations et de matériels classifiés

1. Les informations et matériels classifiés échangés ou produits dans le cadre du présent traité seront utilisés, traités, transmis et protégés conformément aux dispositions de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'échange et la protection réciproque des informations classifiées du 09 février 2012, ainsi qu'aux lois et règlements des Parties en matière de sécurité.

2. Les Parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour pouvoir échanger toutes les informations requises afin de garantir le bon fonctionnement de l'unité.

Article 9

Dommmages et demandes d'indemnités

1. Les demandes d'indemnités pour les dommages subis dans le cadre du présent traité sont réglées entre les Parties conformément à l'Article VIII du SOFA OTAN.

2. En vue de l'application du précédent paragraphe et particulièrement des dispositions de l'Article VIII, 5.e. i. et ii. du SOFA OTAN relatif aux dommages causés aux tiers, les Parties conviennent des dispositions suivantes :

a. On entend par Etat d'origine responsable :

- i. La Partie dont la faute d'un membre du personnel en service a causé l'accident ou l'incident.
- ii. La Partie propriétaire du matériel ou de l'aéronef utilisé, lorsque la cause du dommage résulte d'une défectuosité du matériel ou de l'aéronef ou en cas de vol, d'incendie ou à la suite d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure.

3. Dans le cas de dommages causés par un tiers, la Partie propriétaire du matériel ou de l'aéronef endommagé se charge de la récupération éventuelle des dommages à l'encontre du tiers responsable, sauf en cas de dispositions spécifiques contraires prévues dans des arrangements entre les Parties.

4. Les demandes d'indemnités non couvertes par le SOFA OTAN seront traitées par les Parties concernées et seront réglées au cas par cas, conformément aux autres accords applicables et/ou au droit national et international applicables.

5. Tout accident ou incident impliquant un aéronef fait l'objet d'une enquête et d'un rapport circonstancié par la Partie belge, conformément à la législation en vigueur en Belgique. Le rapport est transmis à la Partie luxembourgeoise.

Article 10

Règlement des différends

Tout différend lié à l'application ou à l'interprétation du présent traité est réglé exclusivement par voie de consultation entre les Parties.

Article 11

Clauses finales

1. Le présent traité est conclu pour une période indéterminée.
2. Les dispositions du présent traité prévalent sur tous les arrangements conclus entre les Parties dans le cadre de l'unité binationale.
3. Le présent traité entre en vigueur à la date de la dernière notification écrite adressée par voie diplomatique par lesquelles les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur du présent traité.
4. Le présent traité peut être amendé de commun accord entre les Parties à tout moment et par écrit. Les amendements au présent traité entrent en vigueur à la date de la dernière notification écrite adressée par voie diplomatique par lesquelles les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur de l'amendement.
5. Chaque Partie peut mettre fin au présent traité à tout moment moyennant un préavis écrit d'un (1) an à l'autre Partie.
6. Les Parties peuvent également à tout moment mettre fin d'un commun accord au présent traité.
7. L'extinction du traité ne dégage pas les Parties de l'exécution des obligations contractées pendant la durée de son application.

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

Fait à Luxembourg, le 31 août 2021 en deux exemplaires originaux rédigés en langue française.

*Pour le Grand-Duché
de Luxembourg,*
François BAUSCH
Ministre de la Défense

*Pour le Royaume
de Belgique,*
Ludivine DEDONDER
Ministre de la Défense

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7979/01

N° 7979¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(27.9.2022)

Par dépêche du 4 mai 2022, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021 à approuver, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le texte du traité en question.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous revue entend approuver le Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

Le Conseil d'État relève que le financement de l'acquisition du premier avion de transport militaire A400M avait été autorisé à travers la loi du 21 mars 2005 qui a été modifiée en 2018 afin d'adapter le montant des dépenses afférentes à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service de l'avion précité. La Belgique a, quant à elle, acquis sept aéronefs militaires du même type pour ses propres besoins.

Le Conseil d'État note que la fiche financière relative au projet de loi sous revue précise que le projet de loi susmentionné ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'État étant donné que « [...] tous les frais liés au traité et à l'unité binationale sont financés par la loi modifiée du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M ». Le Conseil d'État comprend que ni les dispositions du traité ni celles des arrangements techniques n'entraîneront des dépenses allant au-delà des montants prévus dans la loi précitée du 21 mars 2005 telle que modifiée par la suite.

L'acquisition dudit avion militaire, qui a été effectuée à travers l'intermédiaire de la Belgique, se base, selon l'exposé des motifs, sur la convention belgo-luxembourgeoise de coopération militaire générale signée le 13 juin 2001.

L'avion militaire luxembourgeois ayant été intégré dans une unité binationale belgo-luxembourgeoise composée d'une flotte commune de huit avions, le traité qu'il s'agit d'approuver vise à conférer un cadre juridique à cette unité en déterminant des règles communes de la coopération entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique dans le cadre de l'exploitation conjointe des aéronefs militaires, dont notamment celles relatives au fonctionnement de l'unité binationale, au statut du personnel ou

encore à la clé de répartition des coûts liés aux aéronefs. Au préambule du Traité il est encore précisé que le présent traité remplace l'arrangement technique conclu entre la Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transport A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018, qui n'a pas été soumis à l'approbation de la Chambre des députés.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Sans observation.

*

EXAMEN DU TRAITE A APPROUVER

L'article 2, paragraphes 2 et 3, du traité précité prévoit que des arrangements techniques de mise en œuvre pourront être conclus entre les deux pays, mais que ceux-ci ne pourront contrevenir aux dispositions du présent traité. Le Conseil d'État note que pour de tels arrangements, qui relèvent de la catégorie des accords en forme simplifiée dont l'objectif consiste simplement à fixer des modalités de la mise en œuvre du traité ou à interpréter les clauses de celui-ci, il est admis qu'une approbation de la Chambre des députés n'est pas constitutionnellement exigée. Dans cette hypothèse, le Conseil d'État rappelle toutefois que les arrangements en question devront être publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, en application de l'article 37 de la Constitution.

Quant à l'article 11, paragraphe 4, relatif à la procédure d'adoption et d'entrée en vigueur d'amendements à apporter au traité, il prévoit que les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur des amendements. D'éventuels amendements adoptés en application de l'article 11, paragraphe 4, précité devront dès lors être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés, conformément à l'article 37 précité de la Constitution.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Il y a lieu d'écrire « Traité » avec une lettre initiale majuscule.

Il faut ajouter une virgule avant les termes « le 31 août 2021 ».

Intitulé

L'intitulé est à faire figurer en caractères gras.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 27 septembre 2022.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

7979/02

N° 7979²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA SECURITE INTERIEURE ET DE LA DEFENSE

(12.1.2023)

La Commission se compose de : Mme Stéphanie EMPAIN, Présidente-Rapportrice ; Mmes Diane ADEHM, Semiray AHMEDOVA, Nancy ARENDT ép. KEMP, MM. André BAULER, François BENOY, Dan BIANCALANA, Léon GLODEN, Marc GOERGEN, Gusty GRAAS, Max HAHN, Jean-Marie HALSDORF, Fernand KARTHEISER, Georges MISCHO, Mme Lydia MUTSCH, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 15 mars 2021 par le Ministre des Affaires étrangères et européennes. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles du traité à approuver, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière et du traité à approuver.

Le Conseil d'État a émis son avis le 27 septembre 2022.

Le projet de loi a été présenté à la commission le 14 octobre 2022.

La commission a examiné l'avis du Conseil d'État dans la même réunion, où elle a désigné sa présidente rapportrice du projet de loi.

Le présent rapport a été adopté le 12 janvier 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n°7979 a comme objet l'approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

Contexte et motifs de l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale

Au début des années 2000, le Luxembourg s'est engagé à investir dans l'acquisition d'un avion de transport stratégique A400M afin de participer de manière crédible aux efforts internationaux de défense. L'objectif consistait à fournir une contribution nationale en terme de capacités militaires,

notamment au regard de l'importance que revêtait le transport aérien stratégique aussi bien au niveau européen qu'otarien et à la lumière des lacunes capacitaires identifiées dans ce domaine.

Ainsi, sur une commande de 8 aéronefs A400M, le Luxembourg en a acquis un et la Belgique 7. Lors de la décision de mettre en œuvre le projet d'acquisition et d'exploitation commune des aéronefs A400M, il a également été décidé entre la Belgique et le Luxembourg, que les frais y liés seraient partagés dans la proportion des avions acquis, à savoir sept A400M belges et un A400M.

En effet la coopération vise également l'exploitation commune des aéronefs A400M, de même que la mise en œuvre du programme, le soutien logistique, la formation conjointe des équipages, les éventuelles modifications ultérieures à apporter à la configuration des avions et des équipements de support de la capacité A400M qui se feront en commun avec la Belgique. Dans l'esprit d'une exploitation commune de la flotte des avions A400M entre le Luxembourg et la Belgique, dans le cadre de la création d'une unité binationale et compte tenu du fait que la Défense luxembourgeoise ne dispose pas de toutes les compétences techniques en la matière, la Partie belge assurera la mise en œuvre, le soutien logistique, la formation conjointe des équipages, ainsi que les modifications futures de l'aéronef et des équipements de support pour toute la flotte, y compris l'avion luxembourgeois. Quant au fonctionnement et à l'opération de la flotte des avions A400M, il est à remarquer que l'utilisation des équipages et de l'avion luxembourgeois est censée se faire sans distinction de nationalité, sauf exceptions.

Le Traité dont fait l'objet le projet de loi n°7979 donne ainsi une base légale aux modalités d'exploitation commune qui précèdent.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 27 septembre 2022, le Conseil d'État note que l'article 2, paragraphes 2 et 3, du traité précité prévoit que des arrangements techniques de mise en œuvre pourront être conclus entre les deux pays, mais que ceux-ci ne pourront contrevenir aux dispositions du présent traité. Le Conseil d'État note que pour de tels arrangements, qui relèvent de la catégorie des accords en forme simplifiée dont l'objectif consiste simplement à fixer des modalités de la mise en œuvre du traité ou à interpréter les clauses de celui-ci, il est admis qu'une approbation de la Chambre des députés n'est pas constitutionnellement exigée. Dans cette hypothèse, le Conseil d'État tient à rappeler que les arrangements en question devront être publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, en application de l'article 37 de la Constitution.

Quant à l'article 11, paragraphe 4, relatif à la procédure d'adoption et d'entrée en vigueur d'amendements à apporter au traité, il prévoit que les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur des amendements. Le conseil d'État précise que d'éventuels amendements adoptés en application de l'article 11, paragraphe 4, précité devront dès lors être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés, conformément à l'article 37 précité de la Constitution.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Le projet de loi a pour objet l'approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021. Le projet A400M fut lancé sur base d'un « Memorandum of Understanding (MoU) », lequel n'a cependant pas valeur légale, alors que l'engagement luxembourgeois au sein d'une unité binationale comprend un abandon partiel de souveraineté, l'unité binationale, dans laquelle l'avion luxembourgeois est intégré, étant effectivement opérée depuis la base aérienne militaire belge de Melsbroek. Le projet de loi 7979 a donc pour objet de créer cette base légale par l'approbation du Traité qui remplacera l'arrangement technique entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018.

Pour ce qui est du contenu du traité, l'article 6, paragraphe 2 indique que le personnel luxembourgeois est intégré au sein du 15 Wing de la Composante Air belge.

La localisation de la base opérationnelle se trouve à l'article 3, paragraphe 1^{er} « 1. Une unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique, ci-après dénommée unité binationale. Elle est composée d'une flotte de sept avions A400M belges et d'un avion A400M luxembourgeois, de matériel et de personnel navigant et non navigant des deux Parties. ».

L'unité binationale fonctionne sur base d'une allocation des heures de vol à raison d'1/8 pour le Luxembourg et 7/8 pour la Belgique. Il en va de même pour la répartition des coûts, prévue à l'article 7, paragraphe 1^{er} qui stipule que « (...) la Partie belge prend en charge sept huitièmes et la Partie luxembourgeoise un huitième des frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service des avions A400M et de l'unité binationale » ; le paragraphe 2 du même article ajoute que « 2. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, précisent les modalités de règlement des frais communs entre les Parties, selon la clé de répartition contenue dans le paragraphe précédent. ».

L'article 5 sur la gestion de l'unité binationale précise que « La Partie belge est en charge de la gestion quotidienne de l'unité binationale et de la base aérienne de Melsbroek. ». Le même article prévoit que la Belgique « est responsable de l'entraînement et de la formation, du soutien technico-logistique, de la configuration ainsi que de la navigabilité des avions A400M composant l'unité binationale, au bénéfice des deux Parties ».

L'article 3, paragraphe 3 détermine que : « 3. En tant que pays d'immatriculation, la Partie belge assume les responsabilités liées à l'immatriculation et au marquage des huit avions A400M opérés au sein de l'unité binationale. L'avion luxembourgeois porte sa cocarde nationale. ». L'A400M porte donc le « Roude Léiw » et aussi l'indication « LUXEMBOURG ARMED FORCES ». L'immatriculation de l'avion luxembourgeois est CT01, cet avion étant le premier en service de la flotte ; le dernier, le CT08, arrivera en 2023.

Les avions exécuteront les missions que l'EATC leur assigne. En vertu de l'article 4, paragraphe 2 : « L'unité binationale est mise sous le contrôle opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC). En accord avec les règles de procédure organisant l'EATC, les Parties peuvent cependant, à tout moment, de préférence avec un délai raisonnable, et sans aucune obligation d'en justifier les raisons, révoquer le transfert d'autorité concernant les tâches assignées à l'EATC. ».

Les avions et équipages sont engagés en tant qu'unité intégrée, c'est-à-dire sans distinction d'appartenance ou de nationalité, afin de garantir l'opérationnalité de l'unité binationale. Suivant l'article 4, paragraphe 4 : « Chaque avion A400M composant l'unité binationale ainsi que les différents équipages binationaux peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport exécutées par l'unité binationale, sans distinction d'appartenance ou de nationalité. ». Chaque Partie peut toutefois exprimer des réserves ou limitations aux missions assignées. Le même article, paragraphe 5, alinéa 1^{er} permet ainsi aux Parties d'« émettre des réserves ou restrictions nationales quant à la mise en œuvre de son/ ses avion(s) eu[et]/ou de son personnel national, pour des missions ou opérations spécifiques. Chaque Partie désignera en son sein une autorité, appelée le « red card holder », chargée de garantir la conformité des missions exécutées par l'unité binationale, selon les instructions et limitations nationales émises par sa hiérarchie. ». L'engagement de l'avion et/ou du personnel navigant pour des missions de transport politiquement sensibles et pour certaines opérations nécessite l'autorisation de chaque Partie : « Dans le cadre de missions de transport politiquement sensibles, telles que définies entre les Parties, notamment pas exclusivement le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de traité [« de traité » à supprimer] de l'Atlantique Nord, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de son avion eu[et]/ou de son personnel navigant.

Les Parties s'efforcent toutefois de limiter au maximum les réserves ou limitations nationales émises. ». (article 4, paragraphe 5, alinéas 2 et 3)

En vertu du paragraphe 6 du même article : « 6. Pour la participation des Parties dans des opérations, notamment des opérations pour le maintien de paix menées par une organisation internationale ou régionale, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de l'avion ainsi que du personnel navigant, conformément aux dispositions de sa législation interne. ».

Pour ce qui est du texte du projet de loi, la Commission a corrigé une erreur textuelle à l'article unique en supprimant le mot « la » devant « Belgique », la désignation correcte étant « Royaume de Belgique », telle qu'elle figure à l'intitulé du traité et du projet de loi.

*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense propose unanimement à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur suivante :

*

7979

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

Article unique. Est approuvé le Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein de l'unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

Luxembourg, le 12 janvier 2023

La Présidente-Rapporteuse,
Stéphanie EMPAIN

7979



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7979

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

*

Article unique. Est approuvé le Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein de l'unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 17 janvier 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7979

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 17/01/2023 16:44:50	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7979 PL7979	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7979	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	58	0	2	58
Procuration:	3	0	0	3
Total:	58	0	2	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nana	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Margue Elisabeth	Oui	
M. Mischo Georges	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
M. Margue Charles	Oui		Mme Thill Jessie	Oui	
<i>rtine LORSCHE Jossé</i>	<i>Oui</i>				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Non		Mme Oberweis Nathalie	Non	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 17/01/2023 16:44:50
Scrutin: 1
Vote: PL 7979 PL7979
Description: Projet de loi - Projet de loi 7979

Président: M. Etgen Fernand
Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54 56	0	2	58
Procuration:	3 2	0	0	3
Total:	58	0	2	60

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

n'ont pas participé au vote:

déi gréng

Mme Lorsché Josée

correction de vote
di *f*

Le Président:

Le Secrétaire général:

7979/03

N° 7979³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(24.1.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 17 janvier 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 17 janvier 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 27 septembre 2022 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 20 votants, le le 24 janvier 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Patrick SANTER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15



Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

Procès-verbal de la réunion du 12 janvier 2023

(La réunion a eu lieu par visioconférence.)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 10 et 13 novembre 2020, du 28 février 2022, du 15 septembre 2022, du 14 octobre 2022, des 10 et 24 novembre 2022 (réunions jointes), ainsi que des 12 et 19 décembre 2022 (réunion jointes)
2. 7979 Projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021
- Rapportrice : Madame Stéphanie Empain

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. André Bauler, M. François Benoy, Mme Stéphanie Empain, M. Léon Gloden, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Claude Lamberty (en rempl. de M. Gusty Graas), M. Georges Mischo, Mme Lydia Mutsch

Mme Nina Garcia, Coordination générale, Col Guy Hoffmann, Département Armement, Acquisitions et Investissements, Mme Nadia Santos Da Silva, Direction de la Défense, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

Mme Marianne Weycker, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Dan Biancalana, M. Fernand Kartheiser

Mme Nathalie Oberweis, observatrice déléguée

M. François Bausch, Ministre de la Défense

*

Présidence : Mme Stéphanie Empain, Présidente de la Commission

*

1. Approbation de projets de procès-verbal

Les projets de procès-verbal sont approuvés.

2. Projet de loi 7979

Madame la Présidente-Rapportrice rappelle que le projet de loi a pour objet l'approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021. En effet, le projet A400M fut lancé sur base d'un « Memorandum of Understanding (MoU) », lequel n'a pas valeur légale, alors que l'engagement luxembourgeois au sein d'une unité binationale comprend un abandon partiel de souveraineté, l'unité binationale, dans laquelle l'avion luxembourgeois est intégré, étant opérée depuis la base aérienne militaire belge de Melsbroek. Le projet de loi 7979 a donc pour objet de créer cette base légale par l'approbation du Traité qui remplacera l'arrangement technique entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

01



Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

Procès-verbal de la réunion du 14 octobre 2022

(La réunion a eu lieu par visioconférence.)

Ordre du jour :

7979 Projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021

- Présentation du projet de loi
- Désignation d'un rapporteur
- Examen de l'avis du Conseil d'État

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. André Bauler, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, Mme Stéphanie Empain, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Fernand Kartheiser, M. Pim Knaff (en rempl. de M. Max Hahn), Mme Octavie Modert (en rempl. de M. Léon Gloden), Mme Lydia Mutsch, M. Claude Wiseler (en rempl. de M. Georges Mischo)

Mme Nathalie Oberweis, observatrice déléguée

M. François Bausch, Ministre de la Défense

Mme Nina Garcia, Coordination générale, Col Guy Hoffmann, Département Armement, Acquisitions et Investissements, Mme Nadia Santos Da Silva, Direction de la Défense, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

M. Georges Biever, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Marianne Weycker, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Jean-Marie Halsdorf

*

Présidence : Mme Stéphanie Empain, Présidente de la Commission

*

Le projet A400M fut lancé sur base d'un « Memorandum of Understanding (MoU) », lequel n'a cependant pas valeur légale. Or, Monsieur le Ministre ne pouvait s'accommoder d'un engagement luxembourgeois, dépourvu de base légale, au sein d'une unité binationale avec abandon d'une partie des droits de souveraineté, l'unité binationale mentionnée, dans laquelle l'avion luxembourgeois est intégré, étant effectivement opérée depuis la base aérienne militaire belge de Melsbroek. Le projet de loi 7979 a donc pour objet de créer cette base légale par l'approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021 qui remplacera « l'arrangement technique entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018 », comme précisé au préambule du Traité. Le législateur sera ainsi associé au dossier de manière appropriée.

Monsieur le Ministre souligne l'excellent fonctionnement de la coopération en matière d'A400M, laquelle représente un très bon exemple de « pooling and sharing » de la Défense européenne telle qu'il la conçoit. L'avion luxembourgeois et ses équipages sont souvent en mission. Le personnel luxembourgeois se composera de six pilotes et six soutiers ; actuellement, cinq pilotes et deux soutiers sont en fonction, le sixième pilote et un troisième soutier se trouvent en cours de formation. Comme le MRTT¹, l'unité binationale belgo-luxembourgeoise est placée sous le commandement opérationnel de l'EATC (European Air Transport Command), qui fonctionne également parfaitement et est un autre exemple qui montre que la Défense européenne est plus efficace par la coopération.

Le Col Hoffmann présente le Traité en commençant par son objectif qui consiste donc à créer formellement l'unité binationale A400M en remplaçant l'arrangement technique mentionné et en donnant à cette unité un fondement juridique solide.

Le Traité a aussi comme objectif de consacrer l'intégration du personnel et de l'avion luxembourgeois dans une unité binationale, l'avion étant immatriculé en Belgique.

Les principes de fonctionnement de l'unité binationale sont définis par le Traité de manière à ce que l'unité soit au maximum opérationnelle, tout en laissant aux deux nations le contrôle politique de l'intervention de leurs avions et équipages. L'exposé des motifs du projet de loi détaille que « Quant au fonctionnement et à l'opération de la flotte des avions A400M, il est à remarquer que l'utilisation des équipages et de l'avion luxembourgeois est censée se faire sans distinction de nationalité. Les nations ont néanmoins la possibilité de se retirer de certaines missions ou de prévoir des réserves nationales, selon les modalités prévues dans les arrangements techniques et le traité sous rubrique. Le Luxembourg peut par exemple invoquer une réserve quant à l'utilisation des équipages luxembourgeois ou de l'avion luxembourgeois en cas de missions de transport politiquement sensibles, telles que le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord².

¹ « Multi-Role Tanker Transport », doss. parl. 7513

² Traité de l'Atlantique Nord (NATO - OTAN):

« **Article 5**

Les parties conviennent qu'une attaque armée contre l'une ou plusieurs d'entre elles survenant en Europe ou en Amérique du Nord sera considérée comme une attaque dirigée contre toutes les parties, et en conséquence elles conviennent que, si une telle attaque se produit, chacune d'elles, dans l'exercice du droit de légitime défense, individuelle ou collective, reconnu par l'article 51 de la Charte des Nations Unies, assistera la partie ou les parties ainsi attaquées en prenant aussitôt, individuellement et d'accord avec les autres parties, telle action qu'elle jugera nécessaire, y compris l'emploi de la force armée, pour rétablir et assurer la sécurité dans la région de l'Atlantique Nord.

Toute attaque armée de cette nature et toute mesure prise en conséquence seront immédiatement portées à la connaissance

De plus, les dispositions de la législation des deux nations doivent être respectées, notamment lors de la participation de l'unité binationale à des opérations pour le maintien de la paix. ».

S'agissant du contexte de l'unité binationale, les réflexions ont débuté en 2020 dans le cadre de la discussion de l'augmentation de l'effort de défense. Un manque considérable en capacités de transport aérien stratégique fut constaté au niveau de l'UE³ et de l'OTAN⁴, les Lockheed C130-Hercules alors en service ne répondant plus aux besoins. Le Luxembourg a pris la décision d'acquérir un A400M au sein d'une coopération avec la Belgique qui est le partenaire principal en matière de défense. En outre, en raison de la taille de l'Armée luxembourgeoise, le Luxembourg a besoin d'un partenaire pour le soutien logistique et opérationnel dans l'accomplissement des missions. La coopération traduit par ailleurs « la volonté commune de mettre en œuvre les concepts de l'OTAN et de l'UE visant à promouvoir des coopérations multilatérales renforcées », comme il ressort de l'exposé des motifs.

Le 13 juin 2001, le Ministre de la Défense belge et le Ministre de la Défense luxembourgeoise ont signé un arrangement technique pour l'acquisition et l'exploitation conjointe d'un A400M luxembourgeois dans le cadre d'une flotte binationale comprenant en outre 7 avions belges. Les équipages des 8 avions pourront être mixtes, donc composés de personnel belge et luxembourgeois. Les avions et équipages pourront être engagés pour diverses missions sans distinction d'appartenance ou de nationalité. Le 15th Wing Air Transport/20th Squadron comptera 400 personnes dont 12 Luxembourgeois (6 pilotes et 6 soutiers).

La loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M a prévu des dépenses de « cent vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001 ». En novembre 2012, le Luxembourg a intégré l'EATC et disposait déjà des premiers pilotes. Sur base des informations concernant les dépenses d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service de l'avion militaire, la loi du 1^{er} août 2018 portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M a fixé le montant de ces dépenses, sur une durée estimée de 35 ans, à 420 millions € à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017. Dans l'attente de l'avion, plusieurs arrangements entre le Luxembourg et la Belgique ont été élaborés pour déterminer déjà les modalités pratiques du fonctionnement de l'unité binationale.

Le 12 août 2020, le Luxembourg a pris possession de son avion A400M qui s'est posé au Findel le 7 octobre 2020, d'où il est ensuite parti pour la base aérienne militaire de Melsbroek.

Pour ce qui est du contenu du traité, l'article 6, paragraphe 2 indique que le personnel luxembourgeois est intégré au sein du 15 Wing de la Composante Air belge.

La localisation de la base opérationnelle se trouve à l'article 3, paragraphe 1^{er}: « 1. Une unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique, ci-après dénommée unité binationale. Elle est composée d'une flotte de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois, de matériel et de personnel navigant et non navigant des deux Parties. ».

du Conseil de Sécurité. Ces mesures prendront fin quand le Conseil de Sécurité aura pris les mesures nécessaires pour rétablir et maintenir la paix et la sécurité internationales. »

³ Union européenne

⁴ Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (NATO – North Atlantic Treaty Organization)

L'unité binationale fonctionne sur base d'une allocation des heures de vol à raison d'1/8 pour le Luxembourg et 7/8 pour la Belgique. Il en va de même pour la répartition des coûts, prévue à l'article 7, paragraphe 1^{er} qui stipule que « la Partie belge prend en charge sept huitièmes et la Partie luxembourgeoise un huitième des frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service des aéronefs A400M et de l'unité binationale » ; le paragraphe 2 du même article ajoute que « 2. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, précisent les modalités de règlement des frais communs entre les Parties, selon la clé de répartition contenue dans le paragraphe précédent. ».

L'article 5 sur la gestion de l'unité binationale précise que « La Partie belge est en charge de la gestion quotidienne de l'unité binationale et de la base aérienne de Melsbroek. ». Le même article prévoit que la Belgique « est responsable de l'entraînement et de la formation, du soutien technico-logistique, de la configuration ainsi que de la navigabilité des aéronefs A400M composant l'unité binationale, au bénéfice des deux Parties ».

L'article 3, paragraphe 3 détermine que : « 3. En tant que pays d'immatriculation, la Partie belge assume les responsabilités liées à l'immatriculation et au marquage des huit aéronefs A400M opérés au sein de l'unité binationale. L'aéronef luxembourgeois porte sa cocarde nationale. ». L'A400M porte donc le « Roude Léiw » et aussi l'indication « LUXEMBOURG ARMED FORCES ». L'immatriculation de l'avion luxembourgeois est CT01, cet avion étant le premier en service de la flotte ; le dernier, le CT08 arrivera en 2023.

Les avions exécuteront les missions que l'EATC leur donne. En vertu de l'article 4, paragraphe 2 : « L'unité binationale est mise sous le contrôle opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC). En accord avec les règles de procédure organisant l'EATC, les Parties peuvent cependant, à tout moment, de préférence avec un délai raisonnable, et sans aucune obligation d'en justifier les raisons, révoquer le transfert d'autorité concernant les tâches assignées à l'EATC. ».

Les avions et équipages sont engagés en tant qu'unité intégrée, c'est-à-dire sans distinction d'appartenance ou de nationalité, afin de garantir l'opérationnalité de l'unité binationale. Suivant l'article 4, paragraphe 4 : « Chaque aéronef A400M composant l'unité binationale ainsi que les différents équipages binationaux peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport exécutées par l'unité binationale, sans distinction d'appartenance ou de nationalité. ». Chaque Partie peut toutefois exprimer des réserves ou limitations aux missions assignées. Le même article, paragraphe 5, alinéa 1^{er} permet ainsi aux Parties d'« émettre des réserves ou restrictions nationales quant à la mise en œuvre de son/ses aéronef(s) eu[et]/ou de son personnel national, pour des missions ou opérations spécifiques. Chaque Partie désignera en son sein une autorité, appelée le « red card holder », chargée de garantir la conformité des missions exécutées par l'unité binationale, selon les instructions et limitations nationales émises par sa hiérarchie. ». L'engagement de l'avion et/ou du personnel navigant pour des missions de transport politiquement sensibles et pour certaines opérations nécessite l'autorisation de chaque Partie : « Dans le cadre de missions de transport politiquement sensibles, telles que définies entre les Parties, notamment mais pas exclusivement le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de traité [« de traité » à supprimer] de l'Atlantique Nord, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de son aéronef eu[et]/ou de son personnel navigant.

Les Parties s'efforcent toutefois de limiter au maximum les réserves ou limitations nationales émises. ». (article 4, paragraphe 5, alinéas 2 et 3)

En vertu du paragraphe 6 du même article : « 6. Pour la participation des Parties dans des opérations, notamment des opérations pour le maintien de paix menées par une organisation internationale ou régionale, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de l'aéronef ainsi que du personnel navigant, conformément aux dispositions de sa législation interne. ».

Concernant les types d'engagements, il y a d'abord ceux, les plus nombreux, qui passent par l'EATC. Le Commandement européen du transport aérien met à disposition commune des sept pays membres (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas) les moyens aériens de ceux-ci ; il contrôle ainsi 220 aéronefs de transport (A400M, A330, A330 MRTT, C-130H Hercules, Casa CN-235, Casa C-295, A310, A321 Neo, C-130J Super Hercules, Falcon 900, Gulfstream IV, Falcon 7X, C27J Spartan, KC-767A).

Le pays membre qui veut effectuer une mission adresse une requête de transport aérien (« air transport request ») à l'EATC. Celui-ci analyse la mission et détermine le type d'avion approprié. Lorsqu'il s'agit d'un avion de l'unité binationale, un « tasking » est transmis au 15 Wing avec un préavis d'une dizaine de jours ; en pratique, il reste pour le planning en moyenne cinq jours avant la mission. Chaque pays membre de l'EATC maintient le contrôle sur ses avions par la possibilité d'émettre des réserves nationales et par la possibilité de révoquer le transfert d'autorité à l'EATC par son « red card holder » au « Public Affairs Office » de l'EATC à Eindhoven. Cette personne intervient, si une mission assignée n'est pas conforme aux instructions et limitations nationales ; cette situation ne s'est pas encore présentée pour le Luxembourg.

L'avantage du fonctionnement de l'EATC est l'échange d'heures de vol : si l'avion luxembourgeois transporte des biens français, un avion français transportera ultérieurement aussi des biens pour le Luxembourg. Pendant la pandémie, notre pays a utilisé ce système en envoyant des respirateurs en Inde avec un avion néerlandais qui se prêtait à ce moment le plus pour cette mission, tandis que l'avion luxembourgeois a effectué un vol au Burkina Faso avec des réfrigérateurs et a en même temps transporté du matériel français et allemand, parce qu'il disposait encore de suffisamment de capacité.

Ensuite, il y a les engagements dans le cadre du MCCE (Movement Coordination Centre Europe). Celui-ci se compose de 28 nations ; son action consiste à coordonner les transports aériens militaires de ses membres de manière à utiliser leurs capacités disponibles avec une efficacité maximale. Cette action se fait sans tasking, comme le MCCE opère sur base de la volonté de ses membres de lui donner les informations sur leurs capacités de transport et de mettre celles-ci à disposition. Ainsi, s'agissant de l'unité binationale belgo-luxembourgeoise, le pays qui a besoin de capacités de transport peut solliciter l'utilisation d'un avion de l'unité ; le pays propriétaire doit donner son accord exprès. Le système d'échange d'heures de vol s'applique aux engagements passant par le MCCE de la même manière que pour ceux qui se font à travers l'EATC.

Finalement, l'A400M luxembourgeois peut être utilisé pour des engagements nationaux belges ou luxembourgeois, avec la possibilité pour chaque pays d'émettre des réserves nationales.

L'avion luxembourgeois effectue une multitude de missions :

- des missions de transport de routine endéans le territoire de l'UE et de l'OTAN, ces missions représentant 60% de toutes les missions de l'avion luxembourgeois ;
- des missions de transport de soutien d'une OMP dans le cadre d'un mandat d'une organisation internationale⁵, pour appuyer des troupes luxembourgeoise ou alliées qui participent à une telle mission, telle que l'EUTM⁶ Mali ;
- des missions de transport pour soutenir une opération d'aide humanitaire, tel que le transport de matériel humanitaire en 2017 à Curaçao, mission exécutée pour les Pays-Bas par un pilote luxembourgeois avec un avion C-130 ;

⁵ Loi du 2 juin 2021 portant modification : 1° de la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix (OMP) dans le cadre d'organisations internationales ; 2° de la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ; 3° de la loi du 21 décembre 2007 portant autorisation de dépenses d'investissement dans des capacités et moyens militaires

(Dossier parlementaire n° 7325)

⁶ European Union Training Mission

- des missions de transport réalisées dans un contexte de soutien bilatéral au profit d'un pays tiers avec lequel le Luxembourg ou la Belgique ont un accord ; le Luxembourg n'est que peu concerné par ce type de missions ;
- des missions de transport pour l'évacuation de ressortissants ; au moment de l'évacuation de ressortissants de l'Afghanistan en 2021, l'avion luxembourgeois n'était pas encore complètement opérationnel et a effectué la mission à partir d'Islamabad, capitale du Pakistan ;
- des missions de transport de routine en dehors du territoire de l'UE et de l'OTAN, notamment le transport de militaires belges au Maroc pour un exercice ou le transport de militaires belges et luxembourgeois en formation pour un exercice en Tunisie, les militaires luxembourgeois étant formés en Belgique ;
- des missions OMP, ne s'agissant ici pas des missions de transport de soutien d'une OMP dans le cadre d'un mandat d'une organisation internationale, mais des missions OMP en soi qui consistent en un déploiement à long terme de l'avion luxembourgeois et surtout de l'équipage luxembourgeois, dont la participation à la mission se fait sur base d'un règlement grand-ducal, comme le règlement grand-ducal du 27 juin 2018 relatif à la participation du Luxembourg à la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA).

Au cours des cinq dernières années, les sept militaires luxembourgeois déjà en fonction ont passé 2 500 jours en mission, dont 60% pour des missions de routine dans le territoire de l'UE et de l'OTAN ; s'y ajoute le temps pour les formations et les exercices.

*

La commission désigne sa présidente rapportrice du projet de loi.

*

En réponse à une question de Mme Stéphanie Empain (déi gréng), une représentante du ministère explique que le MoU principal sera remplacé par la future loi d'approbation du traité qui reprend les grands principes régissant l'unité binationale. D'autres MoU relatifs à des éléments techniques (« technicalities »), comme la détermination de l'interlocuteur du personnel luxembourgeois, sont maintenus.

M. Gusty Graas (DP) souhaitant savoir si une assurance spéciale a été conclue en la matière, Monsieur le Ministre fait savoir que tel n'est pas le cas, chaque État supporte sa part des coûts et un État est de toute façon son propre assureur. Comme expliqué plus haut, tous les coûts se répartissent à raison d'un huitième pour le Luxembourg et de sept huitièmes pour la Belgique. L'exploitation commune en tant que membre d'une telle unité binationale assure un maximum de rentabilité, d'efficacité et de flexibilité.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe



Projet de loi portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021



Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

Vendredi, le 14 octobre 2022



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères
et européennes

7979 - Dossier consolidé : 46

Direction de la défense



Sommaire

- Objectif du Traité
- Contexte
- Contenu du Traité
- Types d'engagements
- Types de missions



Objectif du Traité



- Etablir formellement une unité binationale exploitant la flotte des avions A400M belges et luxembourgeois au bénéfice des deux Parties
- Consacrer par traité l'intégration du personnel et de l'avion luxembourgeois dans une unité binationale
- Définir les principes de fonctionnement de cette unité binationale
- L'enjeu principal consiste à combiner les éléments suivants:
 - garantir le caractère opérationnel de l'unité binationale et rester un partenaire fiable pour la Belgique
 - maintenir un contrôle politique sur l'engagement du personnel et des capacités luxembourgeois
- Au niveau national, le traité donne un fondement juridique solide au fonctionnement de l'unité binationale

Contexte



Effort de Défense Année 2000

Participation crédible aux efforts internationaux de défense

Lacunes capacitaires aussi bien au niveau européen qu'otanique dans le domaine transport aérien stratégique

Luxembourg s'est engagé à investir dans l'acquisition d'un avion de transport stratégique A400M

Coopération belgo-luxembourgeoise

Multilatéralisme est au cœur de l'action extérieure de l'UE

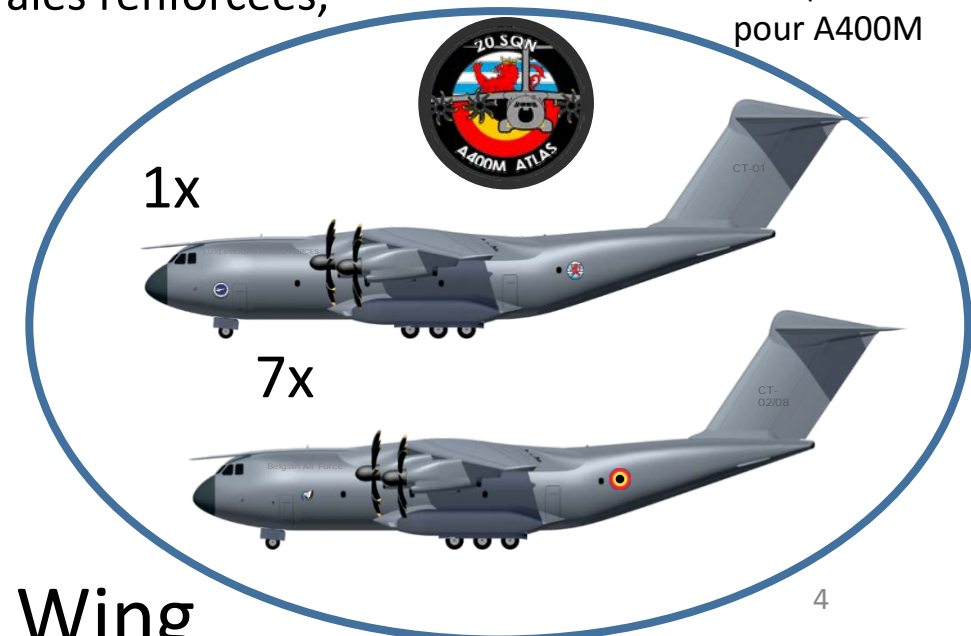
Liens étroits entre le Luxembourg et la Belgique en matière de défense et de sécurité

Volonté commune à promouvoir des coopérations multilatérales renforcées,

+/-400 Pax (dont 12 LUX)
pour A400M

13 Jun 2001 Arrangement technique entre le Ministre de la Défense belge et le Ministre de la Défense luxembourgeoise relatif à l'acquisition et l'exploitation conjointe d'un A400M luxembourgeois.

- Acquisition et exploitation conjointe de 7 avions belges et de l'avion luxembourgeois dans le cadre d'une flotte A400M binationale
- Postulat de base: les 8 avions ainsi que les différents équipages mixtes peuvent être engagés pour diverses missions de la flotte sans distinction d'appartenance ou de nationalité



15 Wing

Contexte



- Loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M
 - Cent-vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001
- Novembre 2012 Accession du Luxembourg à l'EATC (European Air Transport Command)
 - Les aéronefs de la flotte binationale sont mis sous autorité opérationnelle de l'EATC → la flotte n'effectue donc pas uniquement des missions luxembourgeoises et belges
- Loi du 1er août 2018 portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M
 - Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de trente-cinq ans, ne peuvent dépasser le montant de 420 000 000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017
- Elaboration de plusieurs arrangements entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg pour déterminer les modalités pratiques de fonctionnement de l'unité
- 12 août 2020: Transfert de titre de l'A400M luxembourgeois
- 07 octobre 2020: Vol de l'A400M luxembourgeois vers sa base opérationnelle à Melsbroek via le Findel

Contenu du Traité

- Intégration de personnel luxembourgeois au sein de l'unité: 6 pilotes et 6 soutiers;
- Localisation de la base opérationnelle;
- L'unité binationale fonctionnera sur base d'une allocation des heures de vol par Partie (1/8 pour le Luxembourg et 7/8 pour la Belgique);
- La répartition des coûts de fonctionnement et de tout investissement futur lié à l'unité binationale se fait sur la base de 1/8 pour le Luxembourg et 7/8 pour la Belgique;
- La Belgique est en charge de la navigabilité et de l'enregistrement de l'aéronef luxembourgeois;
- La Belgique est responsable du marquage de tous les aéronefs A400M, mais l'aéronef luxembourgeois porte la cocarde luxembourgeoise;
- La Belgique se charge de la gestion quotidienne et du soutien logistique de la flotte et de la base
- Le contrôle opérationnel de l'unité binationale est transféré à l'*European Air Transport Command* (EATC), mais la Belgique et le Luxembourg peuvent à tout moment révoquer ce transfert d'autorité;
- Les aéronefs A400M ainsi que les équipages belge et luxembourgeois au sein de l'unité binationale peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport aérien militaire sans distinction d'appartenance ou de nationalité. Les nations ont néanmoins la possibilité de se retirer de certaines missions ou de prévoir des réserves nationales.

Types d'engagements



Engagements dans le cadre de l'EATC

Les aéronefs de la flotte binationale sont mis sous autorité opérationnelle de l'EATC. Le Commandement européen du transport aérien (*European Air Transport Command*) est un commandement opérationnel interarmées dont la mission est de mettre à disposition commune les moyens aériens (transport, ravitaillement en air et évacuation médicale) des pays membres (BEL, DEU, ESP, FRA, ITA, NLD, LUX). Le commandement contrôle 220 aéronefs de transport.

- Une des nations membres de l'EATC émet une requête de transport aérien envers l'EATC
- L'EATC analyse la mission et détermine quel type d'avion sous son commandement constitue la meilleure solution pour la demande
- S'il s'agit d'un des avions de l'unité binationale, un *tasking* est transmis vers le 15ème Wing
- Délais: *tasking* est adressé avec un préavis d'une dizaine de jours
 - Planning personnel et aéronef en moyenne 5 jours avant mission
- Au sein de l'EATC, chaque nation maintient le contrôle sur les avions via:
 - Possibilité d'émettre des réserves nationales
 - Présence d'un "*red card holder*" au sein de l'EATC



Types d'engagements

Engagements dans le cadre du MCCE (Movement Coordination Centre Europe)

Le MCCE est un centre de coordination qui permet de maximiser les efforts, augmenter l'efficacité et l'efficacité des transports aériens militaires et d'optimiser les capacités existantes par une harmonisation des procédures et par une utilisation plus coordonnée des moyens. Composé de 28 nations, il coordonne le transport maritime, aérien, et de surface et le ravitaillement en vol, et offre ainsi à ses pays membres la possibilité d'exploiter leurs capacités conjointement, dans une perspective mono ou multimodale.

- Les 28 Etats membres de cette structure peuvent solliciter l'utilisation d'un avion de l'unité binationale.
- Il faut un accord exprès du Luxembourg pour que son avion puisse être utilisé.

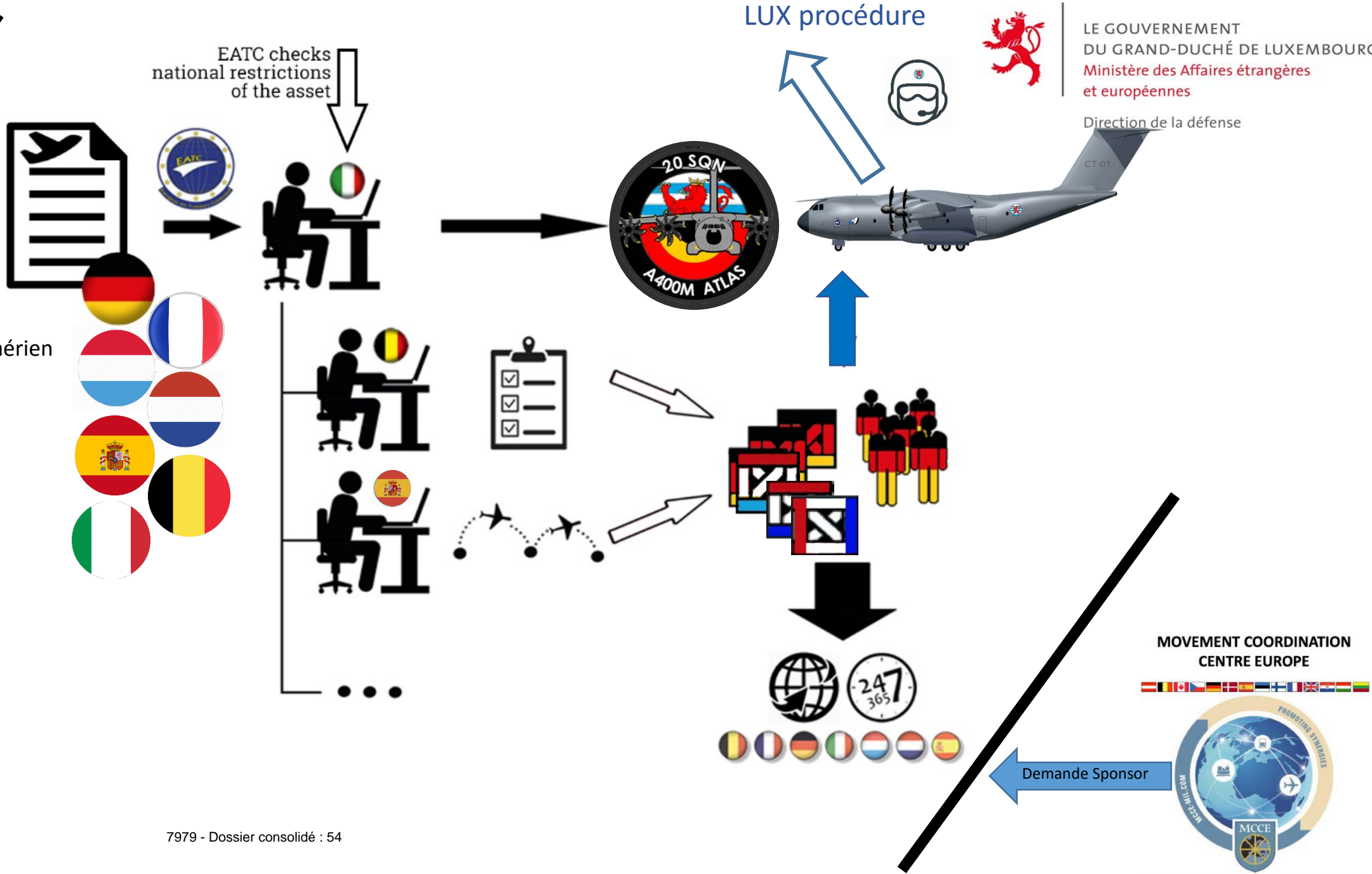
Engagements nationaux belges ou luxembourgeois

- Possibilité d'émettre des réserves nationales





requête de transport aérien



Type de missions



- Missions de routine dans le territoire UE et OTAN
 - Représentent plus de 60% des missions
- Missions de transport visant à soutenir une OMP s'inscrivant dans le mandat d'une organisation internationale
 - Appui de troupes LUX ou alliées participant à une mission telle que EUTM MALI
- Missions de transport visant à soutenir une opération d'aide humanitaire
 - Transport de matériel humanitaire p.ex. Hurricane Sandy à Curaçao
- Missions de transport effectuées dans un contexte de soutien bilatéral
 - Transport de matériel ou de personnel au profit d'un pays tiers avec lequel BEL ou LUX a un accord
- Missions de transport pour évacuation de ressortissants
 - Mission d'évacuation tel que survenue en Afghanistan (2021)
- Missions de transport routine en dehors du territoire UE et OTAN
 - Appui pour des militaires BEL ou LUX en exercice hors UE ou OTAN
- Missions OMP
 - Participation de personnel navigant à une mission de longue durée, élaboration d'un Règlement Grand-Ducal p.ex. Règlement grand-ducal du 27 juin 2018 relatif à la participation du Luxembourg à la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA)

QUESTIONS ?



7979

Loi du 1^{er} mars 2023 portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 17 janvier 2023 et celle du Conseil d'État du 24 janvier 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvé le Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg, le 31 août 2021.

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

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

Palais de Luxembourg, le 1^{er} mars 2023.
Henri

*Le Ministre de la Défense,
François Bausch*

TRAITÉ

ENTRE

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE ROYAUME DE BELGIQUE

CONCERNANT L'EXPLOITATION COMMUNE

DES AERONEFS DE TRANSPORT A400M

AU SEIN D'UNE UNITÉ BINATIONALE

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

ET

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

Ci-après dénommés les Parties,

Considérant la Charte des Nations unies signée à San Francisco le 26 avril 1945 ;

Considérant le traité de l'Atlantique Nord signé à Washington le 4 avril 1949 ;

Considérant les traités sur l'Union européenne et sur le Fonctionnement de l'Union européenne signés respectivement à Maastricht le 7 février 1992, particulièrement en son titre V et à Rome le 25 mars 1957, particulièrement en son titre VII, et tout instrument subséquent ;

Considérant l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe, signé à Helsinki le 1er août 1975 ;

Considérant la convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces, signé à Londres le 19 juin 1951, ci-après dénommée SOFA OTAN ;

Considérant le traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant la coopération en matière de défense et de sécurité, signé à Bruxelles le 5 février 2015 ;

Ayant à l'esprit les liens d'amitié qui existent entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique;

Se félicitant des succès de la coopération mise en place ces dernières décennies, en particulier de l'acquisition conjointe de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois ;

Désireux de faire figure d'exemple concret de la mise en œuvre des concepts de l'OTAN et de l'Union européenne visant à promouvoir des coopérations multinationales renforcées ;

Considérant la volonté d'exploiter conjointement l'A400M luxembourgeois et les sept A400M belges dans le cadre d'une unité binationale belgo-luxembourgeoise, au sein de laquelle les huit aéronefs A400M seront opérés par des équipages binationaux, selon des règles communes ;

Notant les nombreuses coopérations d'ores et déjà entamées en matière de formation du personnel navigant, de l'acquisition et exploitation d'un simulateur de vol ainsi que de la mise en place d'une infrastructure de maintenance ;

Soucieux de définir un cadre juridique approprié pour la mise en place de cette unité binationale ;

Considérant l'arrangement technique entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des avions de transports A400M dans la flotte binationale, signé à Bruxelles, le 12 juillet 2018, que le présent traité remplace;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1 – Objet

Le présent traité a pour objet d'établir une unité binationale chargée de l'exploitation de la flotte des aéronefs A400M belges et luxembourgeois au bénéfice des deux Parties et de définir les principes de fonctionnement de cette unité binationale.

Article 2 – Champ d'application

1. Le présent traité fixe le cadre de l'exploitation commune des aéronefs A400M au sein de l'unité binationale.
2. Des arrangements techniques de mise en œuvre du présent traité peuvent être conclus entre les Parties.
3. Aucune des dispositions de ces arrangements techniques conclus en application du présent traité ne peut contrevir aux dispositions de celui-ci. En cas de conflit entre les dispositions du présent traité et les dispositions d'un arrangement technique, les dispositions du présent traité priment.

Article 3 – Constitution de l'unité binationale

1. Une unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique, ci-après dénommée unité binationale. Elle est composée d'une flotte de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois, de matériel et de personnel navigant et non navigant des deux Parties.
2. L'exploitation des aéronefs A400M et le fonctionnement et la gestion de l'unité binationale s'effectuent sur base de procédures, directives et règlements communs.
3. En tant que pays d'immatriculation, la Partie belge assume les responsabilités liées à l'immatriculation et au marquage des huit aéronefs A 400M opérés au sein de l'unité binationale. L'aéronef luxembourgeois porte sa cocarde nationale.
4. Les décisions relatives au fonctionnement de l'unité binationale, notamment celles ayant une incidence financière, sont prises d'un commun accord entre les Parties, selon les dispositions prévues dans les arrangements techniques entre les Parties.
5. La configuration des aéronefs A400M de l'unité binationale restera alignée pour toute la durée de leur exploitation commune.

Article 4 – Fonctionnement et engagement opérationnels de l'unité binationale

1. L'unité binationale est formée, équipée et capable d'effectuer un large éventail de missions de transport aérien militaire, dans un cadre national, multilatéral, ou en appui à une organisation internationale ou régionale, telles que l'OTAN, l'UE ou l'Organisation des Nations unies.
2. L'unité binationale est mise sous le contrôle opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC). En accord avec les règles de procédure organisant l'EATC, les Parties peuvent cependant, à tout moment, de préférence avec un délai raisonnable, et sans aucune obligation d'en justifier les raisons, révoquer le transfert d'autorité concernant des tâches assignées à l'EATC.
3. Le fonctionnement opérationnel de l'unité binationale est détaillé dans un concept d'opération, approuvé de commun accord, entre les Parties.
4. Chaque aéronef A400M composant l'unité binationale ainsi que les différents équipages binationaux peuvent être engagés dans le cadre de missions de transport exécutées par l'unité binationale, sans distinction d'appartenance ou de nationalité.
5. Par dérogation aux paragraphes qui précèdent, chaque Partie pourra émettre des réserves ou restrictions nationales quant à la mise en œuvre de son/ses aéronef(s) et/ou de son personnel national, pour des missions ou opérations spécifiques. Chaque Partie désignera en son sein une autorité, appelée le « red card holder », chargée de garantir la conformité des missions exécutées par l'unité binationale, selon les instructions et limitations nationales émises par sa hiérarchie.

Dans le cadre de missions de transport politiquement sensibles, telles que définies entre les Parties, notamment mais pas exclusivement le transport de détenus, de réfugiés, ou l'invocation de l'article 5 du traité de traité de l'Atlantique Nord, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de son aéronef et/ou de son personnel navigant.

Les Parties s'efforcent toutefois de limiter au maximum les réserves ou limitations nationales émises.

6. Pour la participation des Parties dans des opérations, notamment des opérations pour le maintien de paix menées par une organisation internationale ou régionale, chacune des Parties doit autoriser l'engagement de l'aéronef ainsi que du personnel navigant, conformément aux dispositions de sa législation interne.

7. Si l'une des Parties ne souhaite pas participer ou appuyer une mission en faisant valoir une clause d'exclusion (appelée clause d'*opt-out*), l'autre Partie est autorisée à effectuer la mission avec son propre aéronef et son propre personnel. Cette dernière peut utiliser l'aéronef de la Partie ayant fait valoir la clause d'exclusion, à moins que cette Partie ne se soit explicitement opposée à une telle utilisation.

Article 5 – Gestion de l'unité binationale

La Partie belge est en charge de la gestion quotidienne de l'unité binationale et de la base aérienne de Melsbroek. Elle est responsable de l'entraînement et de la formation, du soutien technico-logistique, de la configuration ainsi que de la navigabilité des aéronefs A400M composant l'unité binationale, au bénéfice des deux Parties.

Article 6 – Statut du personnel

1. La Partie luxembourgeoise contribue à l'unité binationale avec du personnel navigant et non-navigant et en supporte les coûts.

2. Ce personnel luxembourgeois est intégré au sein du 15 Wing de la Composante Air belge.

3. Le statut de ce personnel est régi par toute disposition internationale liant les Parties et, pour le surplus, par le SOFA OTAN.

4. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, définissent, le cas échéant, les modalités pratiques relatives à l'intégration de ce personnel.

Article 7 – Répartition des coûts

1. Sauf dispositions dérogatoires expresses, la Partie belge prend en charge sept huitièmes et la Partie luxembourgeoise un huitième des frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service des aéronefs A400M et de l'unité binationale.

2. Les arrangements existants et les arrangements techniques à conclure entre les Parties, en application de l'article 2 du présent traité, précisent les modalités de règlement des frais communs entre les Parties, selon la clé de répartition contenue dans le paragraphe précédent.

Article 8 - Echange d'informations et de matériels classifiés

1. Les informations et matériels classifiés échangés ou produits dans le cadre du présent traité seront utilisés, traités, transmis et protégés conformément aux dispositions de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant l'échange et la protection réciproque des informations classifiées du 09 février 2012, ainsi qu'aux lois et règlements des Parties en matière de sécurité.

2. Les Parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour pouvoir échanger toutes les informations requises afin de garantir le bon fonctionnement de l'unité.

Article 9 – Dommages et demandes d'indemnités

1. Les demandes d'indemnités pour les dommages subis dans le cadre du présent traité sont réglées entre les Parties conformément à l'Article VIII du SOFA OTAN.

2. En vue de l'application du précédent paragraphe et particulièrement des dispositions de l'Article VIII, 5.e. i. et ii. du SOFA OTAN relatif aux dommages causés aux tiers, les Parties conviennent des dispositions suivantes :

a. On entend par Etat d'origine responsable :

i. La Partie dont la faute d'un membre du personnel en service a causé l'accident ou l'incident.

ii. La Partie propriétaire du matériel ou de l'aéronef utilisé, lorsque la cause du dommage résulte d'une défectuosité du matériel ou de l'aéronef ou en cas de vol, d'incendie ou à la suite d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure.

3. Dans le cas de dommages causés par un tiers, la Partie propriétaire du matériel ou de l'aéronef endommagé se charge de la récupération éventuelle des dommages à l'encontre du tiers responsable, sauf en cas de dispositions spécifiques contraires prévues dans des arrangements entre les Parties.

4. Les demandes d'indemnités non couvertes par le SOFA OTAN seront traitées par les Parties concernées et seront réglées au cas par cas, conformément aux autres accords applicables et/ou au droit national et international applicables.

5. Tout accident ou incident impliquant un aéronef fait l'objet d'une enquête et d'un rapport circonstancié par la Partie belge, conformément à la législation en vigueur en Belgique. Le rapport est transmis à la Partie luxembourgeoise.

Article 10 - Règlement des différends

Tout différend lié à l'application ou à l'interprétation du présent traité est réglé exclusivement par voie de consultation entre les Parties.

Article 11 - Clauses finales

1. Le présent traité est conclu pour une période indéterminée.

2. Les dispositions du présent traité prévalent sur tous les arrangements conclus entre les Parties dans le cadre de l'unité binationale.

3. Le présent traité entre en vigueur à la date de la dernière notification écrite adressée par voie diplomatique par lesquelles les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur du présent traité.

4. Le présent traité peut être amendé de commun accord entre les Parties à tout moment et par écrit. Les amendements au présent traité entrent en vigueur à la date de la dernière notification écrite adressée par voie diplomatique par lesquelles les Parties s'informent de l'accomplissement des procédures nationales nécessaires à la mise en vigueur de l'amendement.

5. Chaque Partie peut mettre fin au présent traité à tout moment moyennant un préavis écrit d'un (1) an à l'autre Partie.

6. Les Parties peuvent également à tout moment mettre fin d'un commun accord au présent traité.

7. L'extinction du traité ne dégage pas les Parties de l'exécution des obligations contractées pendant la durée de son application.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent traité.

Fait à Luxembourg, le 31 août 2021 en deux exemplaires originaux rédigés en langue française.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg
François BAUSCH
Ministre de la Défense

Pour le Royaume de Belgique
Ludivine DEDONDER
Ministre de la Défense

