**N° 7476**

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

**portant approbation**

**1° de l'Accord relatif au transport aérien entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Burkina Faso, fait à Luxembourg, le 4 mai 2018 ;**

**2° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République orientale de l'Uruguay, fait à New York, le 24 septembre 2018 ;**

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

**4° de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil relatif à des services aériens, fait à Brasilia, le 22 novembre 2018**

**RESUME**

Le présent projet de loi porte approbation des quatre accords aériens bilatéraux qui ont été signés avec le Burkina Faso, l’Uruguay, le Sri Lanka et le Brésil en 2018. Les accords ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l’Organisation de l’Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l’Aviation Civile (CEAC), tout en s’inspirant d’un modèle d’accord-type en la matière, utilisé par les membres de l’OACI. Après ratification, les accords seront enregistrés auprès de l’OACI. Les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l’Organisation de l’Aviation Civile Internationale.

Les accords aériens sous rubrique sont tous identiques dans une large mesure quant au fond, s’inspirant d’un modèle d’accord-type de l’OACI (Organisation de l’Aviation Civile) en la matière. Ils diffèrent au point de vue rédactionnel pour répondre aux souhaits particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

Les principaux éléments contenus dans les accords sont les suivants :

– les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

– l’indication des droits octroyés pour l’exploitation des services c.-à-d. le survol, l’escale technique, l’escale commerciale et les libertés de l’air ;

– la désignation des compagnies aériennes respectives : les accords prévoient la désignation multiple de transporteurs aériens, une pratique qui répond déjà à la politique aéronautique communautaire de ne pas limiter la possibilité de désignation au seul transporteur national ;

– la stipulation qu’une autorisation peut être limitée et retirée si l’entreprise ne se conforme pas aux termes de l’accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivrée l’autorisation ;

– l’exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d’inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;

– les principes déterminant la capacité mise en œuvre (donc la charge payante disponible) et son adaptation à la demande de trafi ;

– la procédure d’établissement des tarifs ;

– l’application des lois et règlements internes ;

– l’engagement des parties contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l’aviation civile ;

– le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l’autre partie contractante ;

 – le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques ;

 – la procédure de règlement des différends ;

– l’engagement d’adapter l’accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique ;

– l’égalité des chances des entreprises désignées, la sauvegarde de leurs intérêts mutuels ainsi que la primauté de l’intérêt du public.

Les accords sous objet prévoient en outre des dispositions relatives aux possibilités d’amendement ou de dénonciation à la demande d’une partie contractante, la production de statistiques sur le trafic aérien, la non-discrimination dans l’application des taxes aéroportuaires et la procédure d’entrée en vigueur. Tous les accords comportent une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire des autres parties contractantes, avec possibilité d’escales intermédiaires et/ou d’escales au-delà dans des pays tiers. Les points d’escale seront fixés ultérieurement d’un commun accord par les autorités aéronautiques concernées en fonction des besoins formulés par la ou les compagnies aériennes intéressées.