

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 aéronefs 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

