



## 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 MRTT<sup>1</sup>, 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 Nord<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> « Multi-Role Tanker Transport », doss. parl. 7513

<sup>2</sup> 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'UE<sup>3</sup> et de l'OTAN<sup>4</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>: « 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. »

<sup>3</sup> Union européenne

<sup>4</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 internationale<sup>5</sup>, pour appuyer des troupes luxembourgeoise ou alliées qui participent à une telle mission, telle que l'EUTM<sup>6</sup> 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 ;

<sup>5</sup> 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)

<sup>6</sup> 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**



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

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'otaniens 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

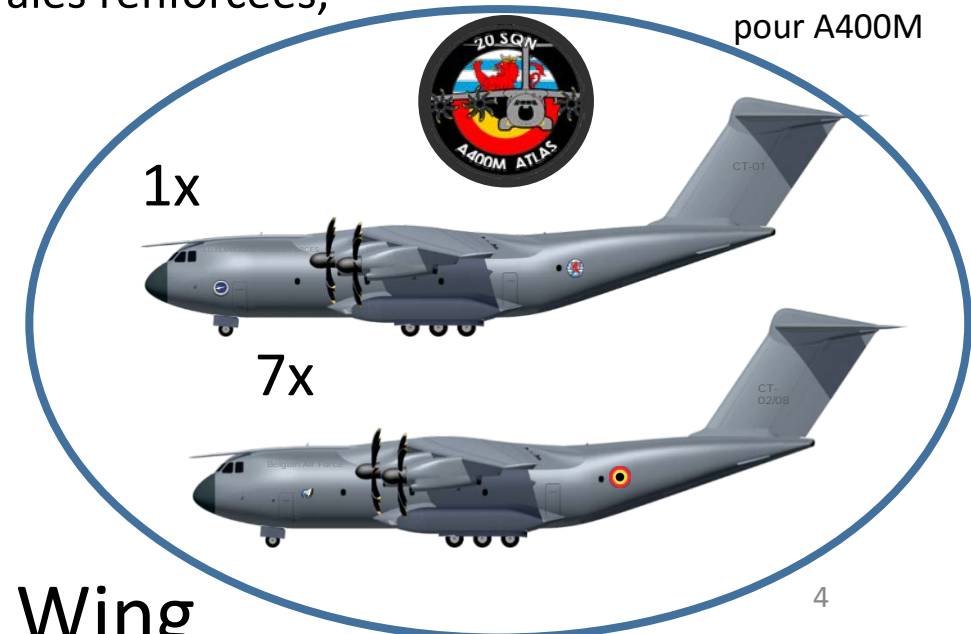
Liens étroits entre le Luxembourg et la Belgique en matière de défense et de sécurité

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



- 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



EATC checks national restrictions of the asset

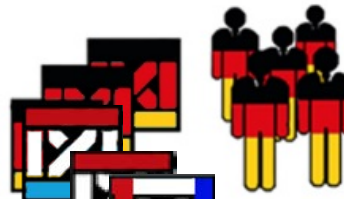


LUX procédure



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

Direction de la défense



MOVEMENT COORDINATION CENTRE EUROPE



Demande Sponsor



# 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 ?

