



Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 12 juin 2026 approuvant sur proposition du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. *Le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à New York, le 25 septembre 2025 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.*

Art. 2. *La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur de l'exécution du présent arrêté.*

Luxembourg, le 17 août 2026

Le Premier ministre

Luc Frieden

Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur

Xavier Bettel



Exposé des motifs

Le présent projet de loi consiste à approuver l'accord bilatéral relatif aux services aériens entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République du Bénin, signé le 25 septembre 2025 à New York.

Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

I. Genèse de l'Accord

L'existence d'accords aériens bilatéraux constitue, aujourd'hui comme par le passé, un préalable à l'ouverture de liaisons aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partie contractante. Ces accords constituent la base juridique indispensable pour proposer des services aériens réguliers. Ils permettent en effet aux autorités aéronautiques respectives de réagir rapidement si un ou des transporteurs aériens de part et d'autre soumettent une demande d'exploitation de services aériens.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, un rôle de plus en plus important revient à l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique. Ainsi, l'accord aérien concerné par le présent projet de loi contient également des clauses portant sur la désignation, la révocation et le contrôle, telles qu'elles sont exigées par le droit communautaire.

L'accord qui fait l'objet du présent projet de loi a été rédigé, en partie, sur base du modèle d'accord de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») et en tenant compte des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers. Après ratification, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI. L'Etat avec lequel cet accord a été conclu est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Quant au fond, l'accord est similaire, dans une large mesure, à d'autres accords aériens signé par le Grand-Duché de Luxembourg dans le passé. Plus précisément, l'accord couvre une série de dispositions traditionnellement jugées comme piliers d'un accord sur les services aériens, y compris les dispositions concernant les tarifs, les activités commerciales ou encore les

dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. Mises à part ces dispositions issues du modèle d'accord de l'OACI et largement acceptées par la communauté internationale de l'aviation civile, l'accord faisant l'objet du présent avant-projet de loi contient également d'autres articles, dont les caractéristiques éditoriales diffèrent d'un accord à l'autre afin de mieux répondre aux besoins nationaux particuliers exprimés par les partenaires respectifs.

II. Contenu de l'Accord

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

- l'égalité des chances des opérateurs aériens désignés ainsi que la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord sous objet prévoit 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.

En outre, l'accord comporte une annexe qui définit le tableau des routes classiques, entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire du Bénin, 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.

Il convient également de souligner que l'accord a fait l'objet d'une notification auprès de la Commission européenne à travers une notification dite d'ouverture des négociations (« *Notification of the opening of negotiations* ») et une notification dite de clôture/résultat des négociations (« *Notification of the outcome of negotiations* »).

La notification de l'ouverture et de clôture des négociations avec un Etat tiers est entièrement digitalisée et elle s'effectue à travers une plateforme sécurisée de la Commission européenne. La Commission européenne est notifiée par le biais d'un formulaire – le « *Notification of the opening of negotiations* ». Suite au paraphage de l'accord aérien par les autorités compétentes, la Direction de l'Aviation Civile informe la Commission européenne de la clôture et des résultats des négociations via la « *Notification of the outcome of negotiations* » et enregistre une version scannée de l'accord paraphé sur ladite plateforme afin que la Commission européenne puisse exercer son droit de regard.

III. Cadre institutionnel de l'Accord

IV. Considérations particulières

Les relations économiques entre le Luxembourg et le Bénin s'inscrivent dans un cadre de coopération constructive, appuyé depuis 2007 par l'Accord UEBL sur la protection des investissements. Plusieurs acteurs luxembourgeois sont aujourd'hui présents au Bénin, faisant du pays l'un de nos partenaires économiques réguliers en Afrique. Sept entreprises y sont actives, dont LGL Transports et Liber Technologies à Cotonou, tandis que SES couvre également le marché béninois depuis son bureau régional à Accra, où elle a conclu plusieurs contrats dans les infrastructures de radiodiffusion.

L'ouverture de l'Ambassade du Luxembourg à Cotonou en septembre 2023 et la visite ministérielle de mars 2024 ont renforcé la dynamique bilatérale. Cette visite a permis l'inauguration de la mission diplomatique et la signature de la feuille de route 2022-2026, qui prévoit 89.7 millions d'euros d'investissements luxembourgeois dédiés au développement du Bénin.

Cette trajectoire a atteint une étape clé avec la signature, à New York le 25 septembre 2025, de l'Accord relatif au transport aérien entre le Luxembourg et le Bénin. L'accord établit un cadre particulièrement ouvert et moderne pour les services aériens, autorisant les compagnies désignées à opérer dans les deux directions, avec possibilités de points intermédiaires et au-delà. Cette flexibilité offre un potentiel élevé pour le développement de nouvelles liaisons cargo, notamment pour Cargolux en Afrique de l'Ouest. Enfin, l'Accord aérien Luxembourg-Bénin renforce la connectivité entre les deux pays, soutient les perspectives de coopération logistique et conforte le rôle du Luxembourg en tant que plateforme internationale du fret aérien.



Texte du projet de loi

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à New York, le 25 septembre 2025.

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

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

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvé l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République du Bénin relatif aux services aériens, fait à New York, le 25 septembre 2025.

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.

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

ARTICLE 1	Définitions
ARTICLE 2	Octroi des droits
ARTICLE 3	Désignation et autorisation
ARTICLE 4	Révocation et limitation de l'autorisation
ARTICLE 5	Application des lois et règlements
ARTICLE 6	Sécurité de l'aviation
ARTICLE 7	Sûreté aérienne
ARTICLE 8	Droits de douane et autres frais
ARTICLE 9	Capacité
ARTICLE 10	Tarifs
ARTICLE 11	Représentants des compagnies aériennes
ARTICLE 12	Opportunités commerciales et transfert de fonds
ARTICLE 13	Concurrence loyale
ARTICLE 14	Accords de coopération
ARTICLE 15	Transport intermodal
ARTICLE 16	Frais d'utilisation
ARTICLE 17	Taxation du carburant d'aviation
ARTICLE 18	Statistiques
ARTICLE 19	Consultations
ARTICLE 20	Règlement des différends
ARTICLE 21	Modification de l'Accord
ARTICLE 22	Convention multilatérale
ARTICLE 23	Résiliation
ARTICLE 24	Inscription
ARTICLE 25	Entrée en vigueur

Préambule

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

Et

Le Gouvernement de la République du Bénin

Ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes,

Ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Ayant adhéré à l'Accord entre l'Union européenne et l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine sur certains aspects relatifs aux services aériens signé le 30 novembre 2009 ;

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire :

- (a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République du Bénin, le Ministre en charge de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec lesdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et de nombreux amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

ARTICLE 2

Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante :
 - (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir ;
 - (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
 - (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe.
2. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à une compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

ARTICLE 4

Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de la République du Bénin ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
 - (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
 - (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
 - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
 - (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République du Bénin; ou
 - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République du Bénin, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
 - (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République du Bénin ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les autorités de la République du Bénin; ou
 - (b) les autorités de la République du Bénin n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
 - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République du Bénin; ou
 - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
 - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe (1) du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 5

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

ARTICLE 6

Sécurité de l'aviation

1. À tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'installations et de services aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptée par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 du présent Article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. À défaut de prendre les mesures appropriées dans le délai convenu, l'Article 4 du présent Accord (Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.
3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, « inspection au sol ») à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :
 - a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention ; ou
 - b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention.

La Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par le représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.
6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

ARTICLE 7 Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988 ou la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991 ou toute autre Convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les deux Parties contractantes sont parties.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.
4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.
6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur le territoire de l'État respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

ARTICLE 8

Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus.
2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir :
 - (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante,
 - (b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante,
 - (c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus,

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

ARTICLE 9

Capacité

1. La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord.
2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions sur la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 10

Tarifs

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de prix de transport aérien par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :
 - a) la prévention des tarifs ou pratiques abusifs ou discriminatoires ;
 - b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ; et
 - c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions gouvernementales directes ou indirectes.
2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification de ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des prix que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante doivent appliquer pour les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies désignées des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de soixante (60) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.
3. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre des mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix proposé à la charge ou facturé par (a) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou par une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ou (b) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intra-ligne.

4. Si une Partie contractante estime qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (a) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande et les parties doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. Sans accord mutuel, ce prix demeure en vigueur.
5. Nonobstant les dispositions des paragraphes (1), (2) et (3) du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de la République du Bénin pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

ARTICLE 11

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe (1) du présent Article.

ARTICLE 12

Opportunités commerciales et transfert de fonds

1. Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.
2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses gagnées par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

ARTICLE 13
Concurrence loyale

1. Chacune des Parties accordera à la ou les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) une possibilité juste et équitable de concourir à la fourniture du transport aérien international telle que régie par le présent Accord.
2. Chaque Partie adopte toutes les mesures appropriées pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques de concurrence déloyale ayant un effet défavorable sur la position concurrentielle des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie.
3. Aucune des Parties contractantes n'autorisera ses compagnies aériennes désignées à abuser de leur pouvoir de marché de manière à affaiblir gravement un concurrent ou à en exclure un concurrent d'une route que ce soit conjointement avec une ou plusieurs autres entreprises ou bien d'une manière distincte.

ARTICLE 14
Accords de coopération

La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes et segments concernés.

ARTICLE 15

Transport de fret intermodal

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

ARTICLE 16

Frais d'utilisation

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 17

Taxation du carburant d'aviation

1. Aucune disposition du présent accord n'empêche le Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un appareil d'un transporteur désigné de la République du Bénin qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.
2. Aucune disposition du présent accord n'empêche la République du Bénin d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un appareil d'un transporteur désigné du Grand-Duché de Luxembourg qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République du Bénin et sur le territoire d'un autre État membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine.

ARTICLE 18

Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés en vue de réexaminer la capacité proposée pour l'exploitation des services convenus.

ARTICLE 19

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.
2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

ARTICLE 20

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe (2) du présent Article.

ARTICLE 21

Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les autorités aéronautiques.

ARTICLE 22

Convention multilatérale

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés conformément à l'article 19 de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

ARTICLE 23

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'OACI. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

ARTICLE 24

Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 25
Entrée en vigueur

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie contractante a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à New York, le 25 septembre 2025 en langue française.

POUR LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

A blue ink signature in cursive script, appearing to read 'Xavier Bettel'.

Xavier BETTEL
Ministre des Affaires étrangères et
du Commerce extérieur

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

A blue ink signature in cursive script, appearing to read 'Olushegun Adjadi Bakari'.

Olushegun ADJADI BAKARI
Ministre des Affaires étrangères

ANNEXE
TABLEAU DES ROUTES

- a) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Bénin</i>	<i>Points au-delà</i>
<i>Tout point au Luxembourg</i>	<i>Tout point</i>	<i>Tout point</i>	<i>Tout point</i>

- b) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Bénin dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Bénin</i>	<i>Points au-delà</i>
<i>Tout point au Bénin</i>	<i>Tout point</i>	<i>Tout point</i>	<i>Tout point</i>

1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà est desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
2. L'exercice des droits de trafic par une ou plusieurs compagnies désignées de chaque Partie entre des points intermédiaires et des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Etats
3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.



Fiche financière

conformément à l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

A titre d'exemple :

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



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à New York, le 25 septembre 2025.

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.



4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet de loi crée la base pour l'établissement de vols internationaux entre le Luxembourg et le Bénin. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**





FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à New York, le 25 septembre 2025.		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Pit Bichel (DAC) Florence Könner (MAE)		
Téléphone :	24774912 / 24783690	Courriel :	pit.bichel@av.etat.lu / florence.konner@mae.etat.lu
Objectif du projet :	Le présent projet de loi vise l'adoption l'accord bilatéral relatif aux services aériens entre la République du Bénin et le Grand-Duché de Luxembourg signé le 25 septembre 2025 à New York.		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur.		
Date :	22/12/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☐ Oui ☒ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- ☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- ☐ Promouvoir le dialogue social
- ☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- ☐ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- ☐ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- ☐ Protéger le bien-être des animaux
- ☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- ☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- ☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques



Remarques :

3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹ :

- ☐ Chambre des fonctionnaires et employés publics
- ☐ Chambre des salariés
- ☐ Chambre des métiers
- ☒ Chambre de commerce
- ☐ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Cargolux

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☒ Oui ☐ Non
- Citoyens : ☒ Oui ☐ Non
- Administrations : ☒ Oui ☐ Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :



- 7) **Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, de quelle(s)
donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

- 8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

- 9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai
pour disposer du nouveau
système ?

- 10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** ☐ Oui ☒ Non

- 11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou
données à caractère personnel
peuvent-elles être obtenues
auprès d'une ou plusieurs
administrations
conformément au principe
«Once only» ?

- 12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

- 13) **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 :

14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, expliquez
de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

15) Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://mecg.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

16) Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information) ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>