

B.8. Der Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Art des Werkes, das vom Urheberrecht geschützt ist und auf das sich die Einkünfte beziehen, das heißt ein Werk der Literatur oder Kunst in dem einen Fall und ein Computerprogramm in dem anderen Fall. Der Gerichtshof hat zu prüfen, ob dieses Kriterium im Hinblick auf die Verwirklichung der in B.7 erwähnten Ziele sachdienlich ist.

B.9. Die besondere Steuerregelung der Urheberrechte beruht auf der Vermutung, dass die Einkünfte, für die sie gilt, in unregelmäßiger und vom Zufall abhängiger Weise bezogen werden.

Diese Regelung galt anfänglich allgemein für « Einkünfte aus der Abtretung oder Einräumung von Urheberrechten und ähnlichen Rechten und aus gesetzlichen Lizenzen und Zwangslizenzen, die in Buch XI des Wirtschaftsgesetzbuches oder in entsprechenden Bestimmungen ausländischen Rechts erwähnt sind » (Artikel 17 § 1 Nr. 5 des EStGB 1992 in der vor seiner Abänderung durch Artikel 100 des Programmgesetzes vom 26. Dezember 2022 geltenden Fassung).

Durch die angefochtene Bestimmung schränkt der Gesetzgeber den Anwendungsbereich dieser besonderen Steuerregelung ein. Der Ausschluss von Computerprogrammen aus dieser Regelung beruht auf dem Gedanken, dass die Vermutung, dass für Urheberrechte Einkünfte in unregelmäßiger und vom Zufall abhängiger Weise bezogen werden, in Bezug auf Computerprogramme nicht begründet ist.

B.10. Computerprogramme sind in erster Linie technischer und zweckorientierter Art und ihre Entwicklung erfolgt in einem besonderen wirtschaftlichen Umfeld. Zwar sind Computerprogramme vom Urheberrecht genauso wie Werke der Literatur und Kunst geschützt, aber sie sind den Werken der Literatur aufgrund von Artikel XI.294 des Wirtschaftsgesetzbuches lediglich « gleichgesetzt ». Zudem unterliegen sie einer in mehreren Punkten besonderen und vom allgemeinen Recht abweichenden Regelung des Urheberrechts. So sieht Artikel XI.296 desselben Gesetzbuches vor, dass der Arbeitgeber als Erwerber der vermögensrechtlichen Befugnisse an den Computerprogrammen anzusehen ist, die von einem Angestellten in Wahrnehmung seiner Aufgaben geschaffen werden. Außerdem finden die zwingenden Bestimmungen, die in den Artikeln XI.167/1 bis XI.167/6 desselben Gesetzbuches vorgesehen sind, keine Anwendung auf Computerprogramme (Artikel XI.295/1 desselben Gesetzbuches). Aus dieser besonderen Regelung kann geschlossen werden, dass die Entwicklung von Computerprogrammen allgemein im Rahmen von stabilen wirtschaftlichen Beziehungen stattfindet.

B.11. Unter Berücksichtigung der weitgehenden Ermessensbefugnis, über die er in Steuersachen verfügt, und der Notwendigkeit, wie in B.6. erwähnt, auf Kategorien zurückzugreifen, die die unterschiedlichen Situationen nur mit einem gewissen Grad der Annäherung ausdrücken, konnte der Gesetzgeber vernünftigerweise annehmen, dass ein Risiko von prekären Lebensumständen und von Unwägbarkeiten in Bezug auf Einkünfte der Urheber von Werken der Literatur und der Kunst besteht, und nicht – oder in deutlich überschaubarer Weise – in Bezug auf Einkünfte von Entwicklern von Computerprogrammen.

Diesbezüglich konnte der Gesetzgeber den Umstand berücksichtigen, dass seit mehreren Jahren bei der Entwicklung von Computerprogrammen relativ systematisch auf die Steuerregelung der Urheberrechte zurückgegriffen wird, was die Anzahl der Entscheidungen des Dienstes Vorabentscheidungen zeigt, die auf Anfrage von in diesem Sektor tätigen Unternehmen ergangen sind, sodass die Zahlung von Urheberrechtsgebühren dort eine vollwertige Art der Vergütung geworden ist.

Daraus folgt, dass der angefochtene Behandlungsunterschied auf einem sachdienlichen Kriterium im Hinblick auf die Verwirklichung der vom Gesetzgeber verfolgten Ziele beruht.

B.12. Schließlich hat die angefochtene Maßnahme keine unverhältnismäßigen Folgen für die Entwickler von Computerprogrammen oder für die Personen, die sie beschäftigen, insofern sie nur zur Folge hat, dass sie der für Berufseinkünfte geltenden Steuerregelung unterworfen werden. Diesbezüglich ist nicht erkennbar, dass die angefochtene Maßnahme über das hinausgehen würde, was für die Verwirklichung der vom Gesetzgeber verfolgten Ziele erforderlich ist.

B.13. Unter Berücksichtigung des Vorstehenden ist der Ausschluss der Einkünfte, die sich auf Computerprogramme beziehen, von der Steuerregelung der Urheberrechte vernünftig gerechtfertigt.

Die einzigen Klagegründe in den Rechtssachen Nrn. 7994 und 8050 sind unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klagen zurück.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 16. Mai 2024.

Der Kanzler,
Nicolas Dupont

Der Präsident,
Pierre Nihoul

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

[C – 2024/000709]

17 DECEMBER 2023. — Wet houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg over de gezamenlijke exploitatie van A400M-transportvliegtuigen binnen een binationale eenheid, gedaan te Luxemburg op 31 augustus 2021 (1)(2)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

[C – 2024/000709]

17 DECEMBRE 2023. — Loi portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg le 31 août 2021 (1)(2)

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

La Chambre des représentants a adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg over de gezamenlijke exploitatie van A400M-transportvliegtuigen binnen een binationale eenheid, gedaan te Luxemburg op 31 augustus 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 17 december 2023.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Defensie,

L. DEDONDER

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. LAHBIB

Met 's Lands zegel gezegd:

De Minister van Justitie,

P. VAN TIGCHELT

—————
Nota's

(1) Kamer van volksvertegenwoordigers (www.dekamer.be):

Stukken: 55-3574

Integraal verslag : 5/10/2023

(2) Dit verdrag is in werking getreden op 1 juni 2024, overeenkomstig zijn artikel 11.

—————
VERTALING

VERDRAG

TUSSEN

HET KONINKRIJK BELGIË

EN

HET GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG
OVER DE GEZAMENLIJKE EXPLOITATIE
VAN A400M-TRANSPORTVLIEGTUIGEN
BINNEN EEN BINATIONALE EENHEID

HET KONINKRIJK BELGIË,

EN

HET GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG,

Hierna "de partijen" genoemd,

OVERWEGENDE het Handvest van de Verenigde Naties ondertekend in San Francisco op 26 april 1945;

OVERWEGENDE het Noord-Atlantisch Verdrag ondertekend in Washington op 4 april 1949;

OVERWEGENDE de Verdragen betreffende de Europese Unie en betreffende de werking van de Europese Unie ondertekend respectievelijk in Maastricht op 7 februari 1992, in het bijzonder titel V ervan, en in Rome op 25 maart 1957, in het bijzonder titel VII ervan, en ieder volgend instrument;

OVERWEGENDE de Slotakte van de Conferentie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa, ondertekend in Helsinki op 1 augustus 1975;

GELET op het Verdrag tussen de Staten die partij zijn bij het Noord-Atlantisch Verdrag, nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten, ondertekend te Londen op 19 juni 1951, hierna te noemen NAVO-Statusverdrag;

GELET op het Verdrag tussen het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk België betreffende de samenwerking op het vlak van defensie en veiligheid, ondertekend te Brussel op 5 februari 2015;

DE VRIENDSCHAPSBANDEN indachtig die bestaan tussen het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk België;

ZICH VERHEUGEND over de successen van de samenwerking die de voorbije decennia tot stand is gekomen, met name de gezamenlijke aankoop van zeven Belgische A400M-vliegtuigen en één Luxemburgs A400M-vliegtuig;

GELEID door de wens als concreet voorbeeld te dienen voor de uitvoering van de concepten van de NAVO en de Europese Unie ter bevordering van sterkere multinationale samenwerking;

Art. 2. Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg concernant l'exploitation commune des aéronefs de transport A400M au sein d'une unité binationale, fait à Luxembourg le 31 août 2021, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 2023.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Défense,

L. DEDONDER

La Ministre des Affaires étrangères,

H. LAHBIB

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

P. VAN TIGCHELT

—————
Notes

(1) Chambre des représentants (www.lachambre.be):

Documents : 55-3574

Rapport intégral : 05/10/2023

(2) Ce traité est entré en vigueur le 1^{er} juin 2024, conformément à son article 11.

—————
TRAITÉ
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
CONCERNANT L'EXPLOITATION COMMUNE
DES AERONEFS DE TRANSPORT A400M
AU SEIN D'UNE UNITÉ BINATIONALE

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

ET

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

Ci-après dénommés les Parties,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GELET op de bereidheid om de Luxemburgse A400M en de zeven Belgische A400M's gezamenlijk te exploiteren in het kader van een Belgisch-Luxemburgse binationale eenheid, waarin de acht A400M-vliegtuigen door binationale bemanningen zullen worden bediend, volgens gemeenschappelijke regels;

GELET op de talrijke samenwerkingsverbanden die reeds zijn aangegaan op het gebied van de werking van het varend personeel, de aanschaf en de exploitatie van een vluchtsimulator en de totstandbrenging van een onderhoudsinfrastructuur;

GELEID door de wens een passend juridisch kader vast te stellen voor de oprichting van deze binationale eenheid;

GELET op de technische regeling tussen de minister van Defensie van het Koninkrijk België en de minister van Defensie van het Groothertogdom Luxemburg betreffende de gezamenlijke exploitatie van de A400M-transportvliegtuigen in de binationale vloot, ondertekend te Brussel op 12 juli 2018, waarvoor dit verdrag in de plaats komt;

ZIJN DE VOLGENDE BEPALINGEN OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1 – Voorwerp

Het voorwerp van dit verdrag is een binationale eenheid op te richten die verantwoordelijk is voor de exploitatie van de vloot Belgische en Luxemburgse A400M-vliegtuigen ten behoeve van beide partijen, en de beginselen voor de werking van deze binationale eenheid vast te stellen.

Artikel 2 – Toepassingsgebied

1. Dit verdrag vormt het kader voor de gezamenlijke exploitatie van de A400M-vliegtuigen binnen de binationale eenheid.

2. Technische regelingen voor de implementatie van dit verdrag kunnen tussen de partijen worden gesloten.

3. Geen enkele van dergelijke technische regelingen, die krachtens dit verdrag worden afgesloten, mag in strijd zijn met de bepalingen van dit verdrag. In geval van een conflict tussen de bepalingen van dit verdrag en de bepalingen van een technische regeling, hebben de bepalingen van dit verdrag voorrang.

Artikel 3 - Oprichting van de binationale eenheid

1. Er wordt een Belgisch-Luxemburgse militaire luchttransporteenheid opgericht die wordt geëxploiteerd vanaf de luchtmachtbasis van Melsbroek in België, hierna de binationale eenheid te noemen. Deze zal bestaan uit een vloot van zeven Belgische A400M-vliegtuigen en één Luxemburgs A400M-vliegtuig, materieel en zowel varend als niet-varend personeel van beide partijen.

2. De exploitatie van de A400M-vliegtuigen en de werking en het beheer van de binationale eenheid vinden plaats op basis van gemeenschappelijke procedures, richtlijnen en verordeningen.

3. Als land van inschrijving zal de Belgische partij de verantwoordelijkheden op zich nemen in verband met de inschrijving en markering van de acht A400M-vliegtuigen die binnen de binationale eenheid worden gebruikt. Het Luxemburgse luchtvaartuig zal zijn nationale insigne dragen.

4. Besluiten betreffende de werking van de binationale eenheid, in het bijzonder die met financiële implicaties, worden in onderlinge overeenstemming tussen de partijen genomen, overeenkomstig de bepalingen van de technische regelingen tussen de partijen.

5. De configuratie van de A400M-vliegtuigen van de binationale eenheid blijft voor de duur van hun gezamenlijke exploitatie op elkaar afgestemd.

Artikel 4 - Operationele werking en inzet van de binationale eenheid

1. De binationale eenheid is opgeleid, uitgerust en in staat een breed scala van militaire luchttransportzendingen uit te voeren, nationaal, multilateraal, of ter ondersteuning van een internationale of regionale organisatie, zoals de NAVO, de EU of de Verenigde Naties.

2. De binationale eenheid staat onder de operationele controle van het European Air Transport Command (EATC). Overeenkomstig de procedurevoorschriften houdende inrichting van het EATC kunnen de partijen evenwel te allen tijde, bij voorkeur binnen een redelijke termijn en zonder opgave van redenen, de overdracht van commando voor de aan het EATC toegewezen taken intrekken.

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

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

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

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

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

Article 1^{er} – Objet

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

Article 2 – Champ d'application

1. Le présent traité fixe le cadre de l'exploitation commune des aéronefs A400M au sein de l'unité binationale.

2. Des arrangements techniques de mise en œuvre du présent traité peuvent être conclus entre les Parties.

3. Aucune des dispositions de ces arrangements techniques conclus en application du présent traité ne peut contrevenir aux dispositions de celui-ci. En cas de conflit entre les dispositions du présent traité et les dispositions d'un arrangement technique, les dispositions du présent traité priment.

Article 3 – Constitution de l'unité binationale

1. Une unité belgo-luxembourgeoise de transport aérien militaire est établie et opérée depuis la base aérienne de Melsbroek en Belgique, ci-après dénommée unité binationale. Elle est composée d'une flotte de sept aéronefs A400M belges et d'un aéronef A400M luxembourgeois, de matériel et de personnel navigant et non navigant des deux Parties.

2. L'exploitation des aéronefs A400M et le fonctionnement et la gestion de l'unité binationale s'effectuent sur base de procédures, directives et règlements communs.

3. En tant que pays d'immatriculation, la Partie belge assume les responsabilités liées à l'immatriculation et au marquage des huit aéronefs A 400M opérés au sein de l'unité binationale. L'aéronef luxembourgeois porte sa cocarde nationale.

4. Les décisions relatives au fonctionnement de l'unité binationale, notamment celles ayant une incidence financière, sont prises d'un commun accord entre les Parties, selon les dispositions prévues dans les arrangements techniques entre les Parties.

5. La configuration des aéronefs A400M de l'unité binationale restera alignée pour toute la durée de leur exploitation commune.

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

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

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

3. De operationele werking van de binationale eenheid wordt uitvoerig beschreven in een operationeel concept dat door de partijen in onderlinge overeenstemming wordt goedgekeurd.

4. Elk A400M-vliegtuig waaruit de binationale eenheid is samengesteld, alsmede de afzonderlijke binationale bemanningen, kunnen worden ingezet bij de door de binationale eenheid uitgevoerde transportzendingen, zonder onderscheid van oorsprong of nationaliteit.

5. In afwijking van de voorgaande paragrafen kan elke partij enig nationaal voorbehoud maken of enige nationale beperking opleggen ten aanzien van het gebruik van haar nationale luchtvaartuig(en) en/of personeel voor specifieke zendingen of operaties. Elke partij wijst onder haar leden een autoriteit aan, "red card holder" genoemd, die verantwoordelijk is voor het garanderen van de conformiteit van de door de binationale eenheid uitgevoerde zendingen, overeenkomstig de nationale instructies en beperkingen die door haar hiërarchie zijn uitgevaardigd.

In het kader van politiek gevoelige transportzendingen, zoals vastgesteld tussen de partijen, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, het vervoer van gevangenen, vluchtelingen of de oproeping van artikel 5 van het Noord-Atlantisch Verdrag, geeft elke partij toestemming voor het gebruik van haar luchtvaartuigen en/of varend personeel.

De partijen streven er evenwel naar enig voorbehoud of enige beperking op nationaal vlak tot een minimum te beperken.

6. Voor de deelname van de partijen aan operaties, met inbegrip van vredeshandhavingsoperaties die worden geleid door een internationale of regionale organisatie, verleent elke partij toestemming voor het inzetten van het luchtvaartuig en het varend personeel overeenkomstig de bepalingen van haar nationale wetgeving.

7. Indien een van de partijen niet wenst deel te nemen aan een zending of deze niet wenst te steunen door zich te beroepen op een uitsluitingsclausule (*opt-outclausule* genoemd), mag de andere partij de zending uitvoeren met haar eigen luchtvaartuig en personeel. Ze mag gebruikmaken van het luchtvaartuig van de partij die zich op de *opt-outclausule* heeft beroepen, tenzij die partij uitdrukkelijk bezwaar heeft gemaakt tegen een dergelijk gebruik.

Artikel 5 - Beheer van de binationale eenheid

De Belgische partij is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de binationale eenheid en de luchtmachtbasis van Melsbroek. Zij is verantwoordelijk voor de training en vorming, de technisch-logistieke ondersteuning, de configuratie en de luchtwaardigheid van de A400M-vliegtuigen waaruit de binationale eenheid bestaat, ten bate van beide partijen.

Artikel 6 – Statuut van het personeel

1. De Luxemburgse partij draagt bij aan de binationale eenheid met varend en niet-varend personeel en draagt de kosten daarvan.

2. Dit Luxemburgse personeel zal worden geïntegreerd in de 15 Wing van de Belgische Luchtcomponent.

3. Het statuut van dit personeel wordt geregeld door alle internationale bepalingen die de partijen binden en, daarnaast, door het NAVO-Statusverdrag.

4. In de bestaande regelingen en in de technische regelingen die de partijen ingevolge artikel 2 van dit verdrag zullen sluiten, worden, waar nodig, de praktische modaliteiten voor de integratie van dit personeel vastgesteld.

Artikel 7 – Verdeling van de kosten

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, draagt de Belgische partij zeven achtste en de Luxemburgse partij één achtste van de kosten voor de exploitatie, de werking en de ondersteuning tijdens de dienst van de A400M-vliegtuigen en de binationale eenheid.

2. In de bestaande regelingen en in de technische regelingen die de partijen ingevolge artikel 2 van dit verdrag zullen sluiten, wordt de wijze van verdeling van de gemeenschappelijke kosten tussen de partijen geregeld volgens de in de voorgaande paragraaf vervatte verdeelsleutel.

Artikel 8 - Uitwisseling van geclassificeerde informatie en geclassificeerd materieel

1. De ingevolge dit verdrag uitgewisselde of geproduceerde geclassificeerde informatie en materieel worden gebruikt, verwerkt, overgedragen en beschermd overeenkomstig de bepalingen in de Overeenkomst tussen het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk België inzake de uitwisseling en wederzijdse bescherming van geclassificeerde informatie van 9 februari 2012, alsmede overeenkomstig de wet- en regelgeving van de partijen inzake veiligheid.

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

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

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

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

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

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

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

Article 5 – Gestion de l'unité binationale

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

Article 6 – Statut du personnel

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

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

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

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

Article 7 – Répartition des coûts

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

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

Article 8 - Echange d'informations et de matériels classifiés

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

2. De partijen verbinden zich ertoe de nodige maatregelen te nemen om alle informatie te kunnen uitwisselen die nodig is om de goede werking van de eenheid te waarborgen.

Artikel 9 - Schade en vorderingen

1. De vorderingen tot schadevergoeding voor schade geleden in het kader van dit verdrag worden tussen de partijen geregeld overeenkomstig artikel VIII van het NAVO-Statusverdrag.

2. Voor de toepassing van de voorgaande paragraaf en in het bijzonder van de bepalingen van artikel VIII, 5. e. i. en ii. van het NAVO-Statusverdrag inzake schade toegebracht aan derden, komen de partijen de volgende bepalingen overeen:

Aansprakelijk gestelde Staat van herkomst betekent:

i. De partij waarvan de fout van een personeelslid belast met dienst het ongeval of incident heeft veroorzaakt.

ii. De partij die eigenaar is van het gebruikte materieel of luchtvaartuig, wanneer de oorzaak van de schade te wijten is aan een defect aan het materieel of luchtvaartuig of in geval van diefstal, brand of als gevolg van toeval of overmacht.

3. In geval van door een derde veroorzaakte schade is de partij die eigenaar is van het beschadigde materieel of het beschadigde luchtvaartuig, verantwoordelijk voor het verhalen van de eventuele schade op de aansprakelijke derde, tenzij in regelingen tussen de partijen uitdrukkelijk anders is bepaald.

4. Vorderingen die niet onder het NAVO-Statusverdrag vallen, worden door de betrokken partijen behandeld en per geval beslecht overeenkomstig andere toepasselijke overeenkomsten en/of het toepasselijke nationale en internationale recht.

5. Elk ongeval of incident waarbij een luchtvaartuig betrokken is, wordt door de Belgische partij uitvoerig onderzocht en gerapporteerd overeenkomstig de in België geldende wetgeving. Het verslag wordt toegezonden aan de Luxemburgse partij.

Artikel 10 – Regeling der geschillen

Ieder geschil met betrekking tot de toepassing of de interpretatie van dit verdrag wordt uitsluitend via overleg tussen de partijen geregeld.

Artikel 11 - Slotclausules

1. Dit verdrag wordt voor onbepaalde termijn afgesloten.

2. De bepalingen van dit verdrag hebben voorrang op alle regelingen die tussen de partijen in het kader van de binationale eenheid worden gesloten.

3. Dit verdrag treedt in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gestuurde schriftelijke notificatie, waarmee de partijen elkaar op de hoogte brengen van het feit dat de nationale procedures die noodzakelijk zijn voor de inwerkingtreding van dit verdrag werden vervuld.

4. Dit verdrag kan te allen tijde schriftelijk worden gewijzigd in onderling overleg tussen de partijen. De wijzigingen van dit verdrag treden in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gestuurde schriftelijke notificatie, waarmee de partijen elkaar op de hoogte brengen van het feit dat de nationale procedures die noodzakelijk zijn voor de inwerkingtreding van de wijziging werden vervuld.

5. Iedere partij kan dit verdrag te allen tijde beëindigen, mits een schriftelijke opzegging van één (1) jaar aan de andere partij in acht wordt genomen.

6. De partijen kunnen dit verdrag ook te allen tijde in onderling overleg beëindigen.

7. De beëindiging van dit verdrag ontslaat de partijen niet van de nakoming van de verplichtingen die zij voor de duur van de toepassing ervan zijn aangegaan.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, die behoorlijk gemachtigd zijn door hun respectieve regeringen, dit verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Luxemburg, op 31 augustus 2021, in twee originele exemplaren die in de Franse taal zijn opgemaakt.

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

Article 9 – Dommages et demandes d'indemnités

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

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

a. On entend par Etat d'origine responsable :

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

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

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

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

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

Article 10 - Règlement des différends

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

Article 11 - Clauses finales

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

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

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

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

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

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

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

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

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