

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juni 2015

WETSONTWERP

houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen, gesloten te Tours op 6 juli 2005

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	10
Advies van de Raad van State	11
Wetsontwerp	13
Bijlage.....	14

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juin 2015

PROJET DE LOI

portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, conclu à Tours le 6 juillet 2005

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs.....	4
Avant-projet	10
Avis du Conseil d'État	11
Projet de loi	13
Annexe	14

De regering heeft dit wetsontwerp op 5 juni 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 5 juin 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 juni 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 juin 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n ^o de base et du n ^o consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen.

Het Akkoord legt het juridisch kader vast van de samenwerking tussen de Partijen op het vlak van de luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen. Deze samenwerking heeft tot doel de interventiecapaciteiten van de Partijen ten aanzien van een niet-militaire luchtdreiging te verbeteren en de systematische uitwisseling van inlichtingen te vergemakkelijken, waardoor de kennis van elk der Partijen over de algemene luchtvaartsituatie kan worden verrijkt.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires.

L'Accord fixe le cadre juridique de la coopération entre les Parties dans le domaine de la défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires. Cette coopération vise à améliorer les capacités d'intervention des Parties vis-à-vis d'une menace aérienne non militaire et à faciliter l'échange systématique de renseignements permettant d'enrichir la connaissance de chacune des Parties sur la situation aérienne générale.

MEMORIE VAN TOELICHTING

In het kader van de strijd tegen het terrorisme en in overeenstemming met de NAVO-richtlijnen werd een “RENEGADE”-concept ontwikkeld door de Defensiestaf, teneinde de acties te beschrijven die in België dienen te worden ondernomen om te vermijden dat een burgervliegtuig als “terroristisch wapen” zou worden gebruikt. Dit concept werd door de toenmalige minister van Landsverdediging op 18 mei 2004 goedgekeurd en ondertekend. In de NAVO-akkoorden is het gebruik van het geïntegreerde luchtverdedigingssysteem van de NAVO enkel toegestaan voor militaire vliegtuigen. Het “RENEGADE”-concept bepaalt dat het gebruik van geweld tegen een burgerlijke luchtdreiging een verantwoordelijkheid is van de nationale regeringsautoriteit (“*National Governmental Authority*”, NGA). Er werd dan een brief van de minister van Landsverdediging verstuurd aan de buurlanden (Luxemburg, Nederland, Duitsland en Frankrijk) om een internationale samenwerking op dat vlak te formaliseren.

Het akkoord tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van het Koninkrijk België betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen werd ondertekend in Tours op 6 juli 2005, maar is tot op heden niet in werking getreden, gegeven de niet-uitvoering op Belgisch niveau van de formaliteiten, bepaald in artikel 11.1 van het akkoord.

Op de Ministerraad van 16 mei 2008 heeft de minister van Landsverdediging een herziene beslissingsprocedure voorgesteld, die de beslissingsbevoegdheden bepaalt voor het gebruik van de Belgische militaire middelen tegen een “Renegade” en die de Belgische nationale regeringsautoriteit vastlegt.

COMMENTAAR ARTIKEL PER ARTIKEL

Artikel 1.1

Het luchtruim is ingedeeld in een aantal vluchtinformatiegebieden (*Flight Information Regions* of FIR), waarin een vluchtinformatiedienst wordt gegarandeerd (*Flight Information Service* of FIS). De verdeling van het luchtruim tussen de verschillende autoriteiten wordt geregeld door internationale verdragen die zijn uitgewerkt in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) (*International Civil Aviation Organization* of ICAO). Om praktische redenen geldt er boven een FIR nog een andere verticale onderverdeling, in dit geval vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim genoemd (*Upper Information Region*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, et en accord avec les directives de l’OTAN, un concept “RENEGADE” fut développé par l’État-major de la Défense afin de décrire les actions à prendre en Belgique pour éviter qu’un avion civil ne soit utilisé comme “arme de terrorisme”. Ce concept fut accepté et signé par le ministre de la Défense de l’époque, le 18 mai 2004. Dans les accords OTAN, l’utilisation du système de défense aérienne intégrée de l’OTAN n’est autorisée que pour des avions militaires. Contre une menace aérienne civile, le concept “RENEGADE” prévoit que l’usage de la force est une responsabilité de l’autorité gouvernementale nationale (“*National Governmental Authority*”, NGA). Une lettre du ministre de la Défense fut alors envoyée à ses voisins (Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne et France) afin de formaliser une collaboration internationale dans ce domaine.

L’Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume de Belgique relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, fut signé à Tours le 6 juillet 2005 mais n’est à ce jour pas entré en vigueur au vu de la non-exécution des formalités prévues à l’article 11.1 de l’Accord, au niveau belge.

Lors du Conseil des ministres du 16 mai 2008, le ministre de la Défense a proposé un processus de décision révisé qui détermine les compétences décisionnelles pour utiliser des moyens militaires belges contre un “Renegade” et qui fixe l’autorité gouvernementale nationale belge.

COMMENTAIRES ARTICLE PAR ARTICLE

Article 1.1

L’espace aérien est partagé en un nombre de régions d’information de vol (*Flight Information regions* ou FIR) à l’intérieur desquelles est assuré un service d’information de vol (*Flight Information Service* ou FIS). Le partage de l’espace aérien entre les différentes autorités est régi par des traités internationaux élaborés dans le cadre de l’Organisation de l’Aviation civile internationale (OACI) (*International Civil Aviation Organization* ou ICAO). Pour des raisons pratiques, une FIR est surmontée d’une autre subdivision verticale, appelée en l’occurrence région supérieure d’information de vol (*Upper Information Region* ou UIR). Au sein de leur FIR les pays

of UIR) genoemd. Binnen hun FIR leveren de landen de noodzakelijke diensten (*ATC control*) op het vlak van informatie en waarschuwing (*distress services*) die tot hun bevoegdheid behoren.

Artikel 1.2

Deze inrichting, en meer bepaald het “RENEGADE”-concept, heeft per definitie betrekking op een burgerluchtvaartuig. Er wordt overeengekomen om onder een burgerluchtvaartuig te verstaan: alle types van mogelijke platforms (ballon, ulv, passagiersvliegtuig, enz.). Wat de militaire luchtdreigingen betreft, kan de reactie via de NAVO-commandoketen worden uitgevoerd. Deze keten is echter niet bevoegd om te reageren (acties te ondernemen) tegen burgerluchtvaartuigen. Deze overeenkomst bepaalt dus de mogelijke acties tegen niet-militaire luchtdreigingen.

Artikel 1.3

De identificatie en de classificatie impliceren enerzijds de terbeschikkingstelling van de noodzakelijke middelen om de correcte identiteit te bepalen. In dit geval gaat het om gegevens, zoals de nationaliteit, het type luchtvaartuig, de gedragingen, de route, enz.

Anderzijds kan aan de hand van een nauwkeurige identificatie een welbepaalde classificatie worden toegekend. Deze is bepalend voor de specifieke acties, zoals het begeleiden van het luchtvaartuig in kwestie, het afleiden ervan, het uitbrengen van verslag, enz.

Deze identificatie en deze classificatie maken het mogelijk de dreiging in het luchtruim te evalueren en, bijgevolg, op gepaste wijze te reageren.

Artikel 1.4

In deze paragraaf worden de specifieke acties bepaald, welke in het kader van het Frans-Belgische akkoord dienen te worden ondernomen. Deze acties worden voor elk land apart bepaald, aangezien de aanpak en de procedure verschillen. Deze paragraaf maakt een vergelijking van de respectieve benamingen mogelijk, zodat een gezamenlijke terminologie wordt gebruikt op het ogenblik waarop de acties worden gecoördineerd.

Artikel 2

Dit artikel legt het voorwerp van het akkoord vast en behoeft geen verdere commentaar.

fournissent les services nécessaires (*ATC control*) en matière d'information et d'alerte (*distress services*) qui sont de leur ressort.

Article 1.2

Ce dispositif et plus spécifiquement le concept “RENEGADE”, concerne par définition un aéronef civil. Par aéronef civil il est convenu d'entendre tous les types de plates-formes possibles (ballon, ULM, avion de transport de passagers, etc...). En ce qui concerne les menaces aériennes militaires, la réaction peut être exécutée via la chaîne de commandement de l'OTAN. Cependant cette chaîne n'est pas compétente pour réagir (entreprendre des actions) contre des aéronefs civils. Cette convention définit donc les actions envisageables contre les menaces aériennes non militaires.

Article 1.3

L'identification et la classification impliquent d'une part la mise à disposition des moyens nécessaires pour déterminer l'identité correcte. En l'occurrence il s'agit de données telles que la nationalité, le type d'aéronef, les comportements, l'itinéraire, etc...

D'autre part, une identification précise permet d'attribuer une classification déterminée. Celle-ci détermine des actions spécifiques, telles qu'escorter l'aéronef en cause, le détourner, faire rapport, etc...

Cette identification et cette classification permet d'évaluer la menace dans l'espace aérien et, dès lors, de réagir de la manière adéquate.

Article 1.4

Ce paragraphe détermine les actions spécifiques à entreprendre dans le cadre de l'accord franco-belge. Ces actions sont définies pour chaque pays séparément parce que l'approche et la procédure diffèrent. Ce paragraphe permet de comparer les dénominations respectives afin d'utiliser une terminologie commune au moment de coordonner les actions.

Article 2

Cet article fixe l'objet de l'accord et ne nécessite pas de commentaire supplémentaire.

Artikel 3.1

De specifieke middelen die in deze operaties worden ingezet, worden nauwkeurig bepaald: *Quick reaction Alert*-vliegtuigen (QRA), militaire controlecentra, radars, communicatiemiddelen en andere middelen behorend tot de luchtverdedigingsketen. Ze vormen een apparaat dat belast is met het uitvoeren van deze missie. De middelen zijn dus niet beperkt tot het eigenlijke vliegtuig, maar omvatten de hele *Air Defence*-keten, die betrokken is bij deze operatie. Dat is trouwens niet meer dan logisch, aangezien de procedures bij de hele keten bekend moeten zijn en door de hele keten moeten worden ingeoefend. Bovendien omvat dit apparaat al toekomstige aanpassingen en nieuwe middelen die in deze keten worden geïntegreerd.

Deze middelen zijn natuurlijk wel oorspronkelijk voorzien om het luchtruim in het kader van de NAVO-missie te beveiligen, maar de in dit akkoord opgenomen taken en procedures zijn identiek; bijgevolg zijn het de optimale (enige) middelen om deze missie uit te voeren.

Artikel 3.2

Het wederzijdse belangengebied betekent de zone bestaande uit het luchtruim van de staten en het internationale luchtruim, binnen de begrenzing van de Franse en Belgische vluchtinformatiegebieden (FIR/UIR), zoals bepaald in de instrumenten opgesteld in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 4

Met dit artikel wordt in herinnering gebracht dat het akkoord wordt gesloten met eerbiediging van het internationale recht en de soevereiniteit van de staten. In artikel 2 van het Handvest van de Verenigde Naties wordt het beginsel van de soevereine gelijkheid onder de beginselen van de Organisatie vermeld.

Artikel 5.1

Wanneer een dreiging wordt opgespoord, moet alle relevante informatie (positie, oorsprong, snelheid, richting, communicatie, intenties, enz.) worden meegedeeld, zodat de impact van de dreiging kan worden geëvalueerd. Kortom, er kan geen sprake zijn van het achterhouden van informatie, aangezien het doel erin bestaat om de dreiging correct te kunnen evalueren.

De dreiging wordt geëvalueerd volgens de gestandaardiseerde identificatie en classificatieprocedure.

Article 3.1

Les moyens spécifiques engagés dans ces opérations sont définis avec précision: les avions de *Quick reaction Alert* (QRA), centres de contrôle militaires, radars, moyens de communication et autres moyens appartenant à la chaîne de défense aérienne. Ils constituent un dispositif chargé d'exécuter cette mission. Les moyens ne se limitent donc pas à l'avion proprement dit mais s'étendent à l'ensemble de la chaîne *Air Defence* concernée par cette opération. Rien de plus logique d'ailleurs puisque les procédures doivent être connues et entraînées par toute la chaîne. En outre, ce dispositif englobe déjà des adaptations futures et de nouveaux moyens intégrés dans cette chaîne.

Ces moyens sont certes prévus d'origine pour assurer la protection de l'espace aérien dans le cadre de la mission OTAN, mais les tâches et procédures reprises dans cet accord sont identiques; par conséquent ce sont les moyens optimaux (uniques) pour exécuter cette mission.

Article 3.2

La Zone d'Intérêt Mutuel signifie la zone composée de l'espace aérien des États et de l'espace aérien international, dans la limite des régions d'information aéronautique (FIR/UIR) françaises et belges, telles que définies dans les instruments établis dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Article 4

Cet article rappelle que l'accord est conclu dans le respect du droit international et de la souveraineté des États. L'article 2 de la Charte des Nations Unies mentionne parmi ses principes le principe de l'égalité souveraine.

Article 5.1

Lorsqu'une menace est détectée, toute l'information pertinente (position, origine, vitesse, direction, communication, intentions, etc...) doit être communiquée afin de pouvoir évaluer l'impact de la menace. En somme, il ne peut être question de retenir une information, l'objectif étant d'être en mesure d'évaluer correctement la menace.

La menace est évaluée selon la procédure d'identification et classification standardisée.

Artikel 5.2

“TACON” wordt gedefinieerd als “*Tactical control*” of tactische controle. Dat houdt de leiding en de controle in van de noodzakelijke taken op lokaal vlak om de missie uit te voeren. TACON is een NAVO-term. Voor de uitvoering van de missie wordt de TACON gedelegeerd aan het lokale CRC (*Control & Reporting Center*) dat instaat voor de effectieve controle van de vliegtuigen en voor de coördinatie met alle in het kader van zijn verantwoordelijkheidszone (nationaal grondgebied en FIR) betrokken actoren. De wapendragers (vliegtuigen) vallen dus onder de verantwoordelijkheid van het CRC belast met de TACON boven het respectieve land.

Bijgevolg worden de Belgische vliegtuigen die boven Frankrijk vliegen gecontroleerd door de Franse controlecentra. De Franse vliegtuigen die boven België vliegen, worden gecontroleerd door het Belgische CRC.

Artikel 5.3

Opdat een militair vliegtuig zou mogen binnendringen in het nationale luchtruim van de andere partij, moet dat vliegtuig de goedkeuring krijgen van deze partij alvorens de grens te overschrijden. In de praktijk wordt deze goedkeuring door de nationale regeringsautoriteit (*National Governmental authority* of NGA) gegeven en door het met de TACON belaste orgaan (CRC) gecoördineerd.

Nadat de verantwoordelijkheid effectief is overgedragen, mogen alle acties, vermeld in dit akkoord, worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van het gastland boven het grondgebied ervan, met de middelen van het andere land.

Artikel 5.4

Deze paragraaf behoeft geen commentaar.

Artikel 6

Paragraaf 2 stelt dat de vliegcapaciteit van de wapendragers, de veiligheid van de wapens en de munitie altijd tot de bevoegdheid van de landen van herkomst behoren. In de praktijk komt dit neer op een verbod om toestellen te laten vliegen, welke niet aan de veiligheidscriteria beantwoorden, en op het opleggen van de nodige veiligheidsmaatregelen wat betreft het wapengebruik. Deze bepalingen zijn opgenomen in de operationele procedures.

Article 5.2

“TACON” est défini comme “*Tactical control*” ou contrôle tactique. Cela signifie la direction et le contrôle des tâches nécessaires sur le plan local, pour exécuter la mission. TACON est un terme OTAN. Pour l’exécution de la mission, le TACON est délégué au CRC local (*Control & reporting center*) qui assure le contrôle effectif des avions et la coordination avec tous les acteurs concernés dans le cadre de sa zone de responsabilité (territoire national et FIR). Les vecteurs (avions) relèveront donc de la responsabilité du CRC chargé du TACON au-dessus du pays respectif.

Par conséquent, les avions belges survolant la France seront contrôlés par les centres de contrôle français; Les avions français survolant la Belgique seront contrôlés par le CRC belge.

Article 5.3

Pour qu’un avion militaire puisse pénétrer dans l’espace aérien national de l’autre partie, il doit avoir l’accord de celle-ci avant le passage de la frontière. En pratique cet accord est donné par l’autorité gouvernementale nationale (*National Governmental authority* ou NGA) et sera coordonné par l’organe chargé du TACON (CRC).

Une fois le transfert de responsabilité effectif, toutes les actions figurant dans cet accord peuvent être exécutées sous la responsabilité de la nation hôte au-dessus de son territoire, avec les moyens de l’autre nation.

Article 5.4

Ce paragraphe ne nécessite pas de commentaire.

Article 6

Le paragraphe 2 indique que la capacité de vol des vecteurs, la sécurité des armes et des munitions sont toujours du ressort des nations d’origine. En pratique cela revient à interdire de faire voler des appareils qui ne répondent pas aux critères de sécurité et à imposer des mesures de sécurité adéquates en ce qui concerne l’emploi des armes. Ces dispositions sont reprises dans les procédures opérationnelles.

De paragrafen 1, 3 en 4 behoeven geen commentaar.

Artikel 7

Met het oog op de vlotte uitvoering van dit akkoord kunnen technische overeenkomsten worden afgesloten. Deze overeenkomsten kunnen betrekking hebben op verschillende materies, zoals de logistieke steun, de uitwisseling van personeel, ...

Artikel 8

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 9.1

De vorderingen tot vergoeding van de schade veroorzaakt in het kader van dit akkoord worden geregeld in overeenstemming met artikel VIII van het Verdrag tussen de Staten die partij zijn bij het Noord-Atlantisch Verdrag, nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten van 19 juni 1951 (NAVO-SOFA).

Artikel 9.2

Deze paragraaf behoeft geen commentaar.

Artikel 9.3

Het technisch onderzoek bij een luchtvaartongeval of -incident verloopt volgens de door de NAVO vastgelegde procedures (standaardisatieovereenkomsten betreffende de incidenten met militaire luchtvaartuigen) of volgens bijlage 13 bij de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart. In het bijzonder bepaalt deze bijlage dat de staten een onderzoek moeten openen bij een ernstig burgerluchtvaartongeval of -incident op hun grondgebied. Er wordt benadrukt dat "het onderzoek van een ongeval of incident enkel tot doel heeft in de toekomst ongevallen of incidenten te voorkomen" en dat "deze activiteit geenszins tot doel heeft schuld of aansprakelijkheid vast te stellen". Er wordt een nauw samenwerkingsverband met vertegenwoordigers van het land van registratie, exploitatie, ontwerp en constructie van het luchtvaartuig tot stand gebracht: het reikt de staat, die het onderzoek voert, de nuttige competenties en informatie aan en maakt een zo snel en volledig mogelijke feedback op het vlak van de veiligheid mogelijk.

Les paragraphes 1,3 et 4 ne nécessitent pas de commentaires.

Article 7

En vue de la bonne exécution de cet accord, des arrangements techniques pourront être conclus. Ces arrangements peuvent concerner différentes matières telles que le soutien logistique, l'échange de personnel, ...

Article 8

Cet article ne nécessite pas de commentaire.

Article 9.1

Les demandes en réparation des dommages causés dans le cadre du présent accord sont réglées conformément à l'article VIII de la Convention entre les États parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces du 19 juin 1951 (SOFA OTAN).

Article 9.2

Ce paragraphe ne nécessite pas de commentaire.

Article 9.3

L'enquête technique en cas d'accident ou d'incident aérien se déroulera selon les procédures prévues par l'OTAN (accords de standardisation en ce qui concerne les incidents avec des aéronefs militaires) ou par la Convention relative à l'aviation civile internationale dans son annexe 13. En particulier, cette dernière annexe stipule que les États doivent ouvrir une enquête en cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile sur leur territoire. Il est spécifié que "l'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents" et que "cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités". L'association étroite des représentants des États d'immatriculation, d'exploitation, de conception et de construction de l'aéronef est organisée: elle apporte à l'État qui mène l'enquête les compétences et informations utiles et permet un bouclage en retour aussi rapide et complet que possible au plan de la sécurité.

Artikel 10

België en Frankrijk brengen geen geschillen, die uit de uitvoering van dit akkoord kunnen ontstaan, voor een gerechtelijke of scheidsrechterlijke instantie.

Artikel 11

Dit artikel behoeft geen commentaar.

*De minister van Buitenlandse Zaken en
Europese Zaken,*

Didier REYNDERS

De minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

Article 10

La Belgique et la France ne porteront pas de litiges susceptibles de naître de l'exécution de cet accord devant une instance judiciaire ou arbitrale.

Article 11

Cet article ne nécessite pas de commentaire.

Le ministre des Affaires étrangères et européennes,

Didier REYNDERS

Le ministre de la Défense,

Steven VANDEPUT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen, gesloten te Tours op 6 juli 2005

Artikel 1

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

Art. 2

Het Akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen, gesloten te Tours op 6 juli 2005, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, conclu à Tours le 6 juillet 2005

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, conclu à Tours le 6 juillet 2005, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.289/4 VAN 14 APRIL 2015**

Op 19 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het Akkoord tussen de regering van het koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen, gesloten te Tours op 6 juli 2005".

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 14 april 2015. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Martine Baguet, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Laurence Vancrayebeck, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 april 2015.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Hoewel het een verplichting is het opschrift van het verdrag letterlijk over te nemen in het opschrift en in artikel 2 van het ontwerp, wordt de gelegenheid te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.289/4 DU 14 AVRIL 2015**

Le 19 mars 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, conclu à Tours le 6 juillet 2005".

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 14 avril 2015. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Martine Baguet, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Laurence Vancrayebeck, auditrice.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 14 avril 2014.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Quoiqu'il faille impérativement reproduire littéralement l'intitulé du traité dans l'intitulé et à l'article 2 du projet, l'occasion est mise à profit pour souligner que si ce sont, certes, les organes compétents du pouvoir exécutif qui concluent les traités, ils le font au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l'occurrence, les parties contractantes sont, dès lors, le Royaume de Belgique et la République française,

het Koninkrijk België en de Franse Republiek en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België¹ en van de Franse Republiek².

2. Het ondertekeningsformulier van het internationaal verdrag luidt als volgt: “Afgesloten in Tours, op 06/07/2005, in twee originele exemplaren in de Franse taal, waarbij elk exemplaar rechtsgeldig is.”

Aangezien er van het verdrag geen authentieke Nederlandse versie bestaat, moet, wanneer het ontwerp bij het Parlement wordt ingediend, daarvan een Nederlandse versie bijgevoegd worden die voorzien dient te worden van de vermelding “vertaling”³.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

et pas les gouvernements du Royaume de Belgique¹ et de la République française².

2. La formule de signature du traité international mentionne qu'il a été “[c]onclu à Tours, le 6/7/2005, en deux exemplaires originaux en langue française, chacun faisant foi”.

Comme il n'existe pas de version authentique en langue néerlandaise, lors du dépôt du projet au Parlement, il y a lieu d'y joindre la version en langue néerlandaise pourvue de la mention “traduction”³.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

¹ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

² Zie in die zin advies 45 940/4, dat op 2 maart 2009 is uitgebracht over een ontwerp van wet “houdende instemming met het Akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie over het internationale wegvervoer, ondertekend te Moskou op 2 maart 2007” (*Parl.St. Senaat 2011-12, nr. 5-1614/1, 15-17*) en advies 45 892/4, dat op 23 februari 2009 is gegeven over een ontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst afgesloten tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Canada betreffende de erkenning van rijbewijzen, ondertekend te Brussel op 14 december 2001”.

³ Beginselen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, *www.raadvst-consetat.be*, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 209. Zie advies 43 849/4, dat op 17 december 2007 is gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 4 september 2008 “houdende instemming met het Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, goedgekeurd op 2 november 2001 en gedaan te Parijs op 6 november 2001” (*Parl.St. Br. Parl. 2007-08, nr. A-460/1, 67*) en advies 38 355/4, dat op 25 mei 2005 is gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 30 september 2005 “houdende instemming met het Tweede Protocol inzake het Verdrag van 's-Gravenhage van 1954 inzake de bescherming van culturele goederen in geval van een gewapend conflict, gedaan te 's-Gravenhage op 26 maart 1999” (*Parl.St. Senaat 2004-05, nr. 3-1225/1, 42*).

¹ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est d'ailleurs le Roi qui conclut les traités, et non le gouvernement.

² Voir en ce sens l'avis 45 940/4 donné le 2 mars 2009 sur un projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie sur les transports routiers internationaux, signé à Moscou le 2 mars 2007” (*Doc. parl., Sénat, 2011-2012, n° 1614/1, pp. 15-17*) et l'avis 45 892/4 donné le 23 février 2009 sur un projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement du Canada sur la reconnaissance des permis de conduire, signé à Bruxelles le 14 décembre 2001”.

³ Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, *www.raadvstconsetat.be*, onglet “Technique législative”, recommandation n° 209. Voir l'avis 43 849/4 donné le 17 décembre 2007 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 4 septembre 2008 “portant assentiment à la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée le 2 novembre 2001 et faite à Paris le 6 novembre 2001” (*Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2007-2008, n° A-460/1, pp. 67*) et l'avis 38 355/4 donné le 25 mai 2005 sur un avant-projet devenu la loi du 30 septembre 2005 “portant assentiment au Deuxième Protocole relatif à la Convention de la Haye de 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, fait à la Haye le 26 mars 1999” (*Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 1225/1, p. 42*).

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van de minister van Defensie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en de minister van Defensie, zijn ermee belast, in Onze naam, bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

Art. 2

Het Akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen, gesloten te Tours op 6 juli 2005, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 26 mei 2015

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Buitenlandse Zaken en
Europese Zaken,*

Didier REYNDERS

De minister van Defensie,

Steven VANDEPUT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et européennes, et du ministre de la Défense,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et européennes, et le ministre de la Défense, sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, conclu à Tours le 6 juillet 2005, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 26 mai 2015

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères et européennes,

Didier REYNDERS

Le ministre de la Défense,

Steven VANDEPUT

BIJLAGE

ANNEXE

[VERTALING]

AKKOORD

TUSSEN

**DE REGERING
VAN DE FRANSE REPUBLIEK**

EN

**DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIË**

BETREFFENDE

**DE SAMENWERKING INZAKE LUCHTVERDEDIGING
TEGEN NIET-MILITAIRE LUCHTDREIGINGEN**

De Regering van de Franse Republiek

en

de Regering van het Koninkrijk België,

hierna aangeduid als «de Partijen»,

Overwegende de bepalingen van het Noord-Atlantisch Verdrag, ondertekend te Washington op 4 april 1949;

Overwegende 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 aangeduid als «NAVO-SOFA»;

Overwegende de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;

Overwegende het Veiligheidsakkoord inzake uitwisseling van beschermde informatie tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek, ondertekend op 19 juli 1974;

Overwegende de verklaring betreffende de bestrijding van terrorisme, goedgekeurd door de staats- en regeringsleiders van de lidstaten van de Europese Unie op de Europese top in Brussel op 25 maart 2004;

Het strategisch belang van het luchtruim voor de veiligheid van iedere Partij en van haar omgeving benadrukkend;

Ernaar strevend om een geëigend juridisch kader te definiëren voor de samenwerking inzake luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen,

Zijn de volgende bepalingen overeengekomen:

ARTIKEL I

Definities

1.1. Onder «wederzijds belangengebied» dient te worden verstaan: het gebied bestaande uit het luchtruim van de Partijen en het internationale luchtruim, binnen de begrenzing van de Franse en Belgische vluchtinformatiegebieden (FIR/UIR), zoals bepaald in de instrumenten opgesteld in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

1.2. Onder «niet-militaire luchtdreiging» dient in het kader van dit akkoord te worden verstaan: een burgerluchtvaartuig dat het slachtoffer is van een vijandelijke overname van de controle of een burgerluchtvaartuig dat voor vijandelijke doeleinden wordt gebruikt.

1.3. Onder «algemene luchtvaartbeveiligingsmaatregelen» dient in het kader van dit akkoord te worden verstaan: de identificatie en de classificatie.

1.4. Onder «actieve luchtvaartbeveiligingsmaatregelen» dient in het kader van dit akkoord te worden verstaan:

1.4.1. voor de Franse Partij:

- a) de verkenning;
- b) de bewaking;
- c) de ondervraging;
- d) de begeleiding;
- e) de gedwongen vluchtroute;
- f) het overvliegverbod;
- g) de inspectie;
- h) het waarschuwingsschot door middel van infrarode lokmiddelen in het Belgische luchtruim;

1.4.2. voor de Belgische Partij:

- a) de ondervraging die de verkenning en de bewaking omvat;
- b) de interventie bestaande uit de begeleiding, de gedwongen vluchtroute, het overvliegverbod en de verplichting opgelegd aan een luchtvaartuig om op een bepaalde plaats te landen;
- c) het waarschuwingsschot door middel van infrarode lokmiddelen in het Franse luchtruim.

Daarvan uitgesloten zijn het waarschuwingsschot door een ander middel dan infrarode lokmiddelen en het vernietigingsvuur.

1.5. Onder «Partij van herkomst» dient te worden verstaan: de Partij waartoe het militaire luchtvaartuig behoort, dat in het kader van dit akkoord wordt ingezet in het deel van het wederzijdse belangengebied gelegen in het luchtruim van de andere Partij of in het internationale luchtruim, binnen de begrenzing van het vluchtinformatiegebied (FIR/UIR) van de andere Partij.

1.6. Onder «Partij van verblijf» dient te worden verstaan: de Partij die in het kader van dit akkoord een militair luchtvaartuig van de andere Partij ontvangt in het deel van het wederzijdse belangengebied gelegen in haar luchtruim of in het internationale luchtruim, binnen de begrenzing van haar vluchtinformatiegebied (FIR/UIR).

ARTIKEL II

Voorwerp

Dit akkoord legt het juridisch kader vast van de samenwerking tussen de Partijen op het vlak van de luchtverdediging tegen niet-militaire luchtdreigingen. Deze samenwerking heeft tot doel:

- 2.1. de interventiecapaciteiten van de Partijen ten aanzien van een niet-militaire luchtdreiging te verbeteren;
- 2.2. de systematische uitwisseling van inlichtingen te vergemakkelijken, waardoor de kennis van elk der Partijen over de algemene luchtvaartsituatie kan worden verrijkt.

ARTIKEL III

Toepassingsgebied

3.1. Dit akkoord is toepasselijk op alle militaire middelen van de Partijen die bijdragen tot de opdrachten op het vlak van de luchtverdediging, welke nodig zijn voor de toepassing van de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen, zoals bepaald in artikel 1, paragraaf 1.3 en 1.4., en in het kader van operaties ter bestrijding van een niet-militaire luchtdreiging in het wederzijdse belangengebied van de Partijen.

3.2. Dit akkoord is enkel toepasselijk in het wederzijdse belangengebied van de Partijen, met uitsluiting van het luchtruim dat gelegen is boven andere gebieden dan die van het moederland, en waarvan de internationale relaties onder de verantwoordelijkheid van de Partijen zijn geplaatst.

ARTIKEL IV

Soevereiniteit

De samenwerking waarin voorzien wordt door dit akkoord, geschiedt met eerbiediging van de soevereiniteit, de respectieve competenties van elk der Partijen en met inachtneming van haar internationale verplichtingen.

ARTIKEL V

Samenwerkingsregeling

5.1. In het kader van dit akkoord doet iedere Partij haar best om:

- a) de naderingen in het luchtruim van het wederzijdse belangengebied van de Partijen te bewaken door de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen, bepaald in artikel 1, paragraaf 1.3 en 1.4 van dit akkoord, uit te voeren;
- b) de dreiging op te sporen en te evalueren;
- c) de elementen van de luchtvaartsituatie aan de regeringsautoriteiten en aan het militair commando van de andere Partij te bezorgen, waardoor zij de beslissingen kunnen nemen, waarvoor zij bevoegd zijn;
- d) een niet-militaire luchtdreiging in het wederzijdse belangengebied te voorkomen en te beantwoorden door de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen, bepaald in artikel 1, paragraaf 1.3 en 1.4 van dit akkoord, uit te voeren.

5.2. Wanneer de luchtmiddelen van een Partij in de onmogelijkheid verkeren om op gepaste wijze te reageren op de dreiging, mogen de militaire luchtvaartuigen van de andere Partij iedere actieve luchtvaartbeveiligingsmaatregel, bepaald in artikel 1, paragraaf 1.4 van dit akkoord, treffen, en dit in het volledige wederzijdse belangengebied. In dat geval wordt een coördinatie tussen de Partijen uitgevoerd om de tactische controle (TACON) van de betrokken militaire luchtvaartuigen over te dragen van het controleorgaan van de Partij van herkomst aan het controleorgaan van de Partij van verblijf.

5.3. De beslissing voor het sturen van een militair luchtvaartuig van een der Partijen in het deel van het wederzijdse belangengebied gelegen in het luchtruim van de andere Partij of in het internationale luchtruim, binnen de begrenzing van het vluchtinformatiegebied (FIR/UIR) van de andere Partij, is onderworpen aan de goedkeuring van de Partij van herkomst. Nadat die goedkeuring is gegeven, mogen alle actieve luchtvaartbeveiligingsmaatregelen, bepaald in artikel 1, paragraaf 1.4 van dit akkoord, in opdracht van de Partij van verblijf worden uitgevoerd.

5.4. Het waarschuwingsschot door een ander middel dan infrarode lokmiddelen en het vernietigingsvuur blijven uitsluitend tot de bevoegdheid van elk der Partijen behoren en mogen dus enkel overwogen worden met een nationaal interventiemiddel, boven het nationale grondgebied, onder de nationale controle- en inzetketens, en na nationale authenticatie.

ARTIKEL VI **Beveiligings-, veiligheids- en milieubeschermingsinstructies**

6.1. In het kader van de in dit akkoord beschreven opdrachten mogen de elementen van de strijdkrachten van een der Partijen zich op het grondgebied van de andere Partij bewegen, terwijl zij hun wapens en munitie bij zich houden.

6.2. De beveiliging van het materieel, de wapens, de munitie en de militaire luchtvaartuigen, die in het kader van een in dit akkoord beschreven opdracht aanwezig zijn in het nationale luchtruim van de Partij van verblijf, wordt gegarandeerd door de Partij van herkomst.

6.3. De Partij van verblijf staat in voor de veiligheid. De strijdkrachten van de Partij van herkomst verlenen hun medewerking aan de Partij van verblijf bij haar opdracht op het stuk van de veiligheid.

6.4. Iedere Partij respecteert de veiligheids- en milieubeschermingsinstructies die gelden in het nationale luchtruim en op het nationale grondgebied van de andere Partij, alsook de veiligheidsinstructies met betrekking tot haar wapens, munitie en luchtvaartuigen, en dit zodra ze daarvan op de hoogte is gebracht.

ARTIKEL VII **Toepassing**

De Partijen bepalen in onderlinge overeenstemming de maatregelen voor de uitvoering en toepassing van de in dit akkoord vastgelegde luchtvaartsamenwerking, in het bijzonder door het afsluiten van technische overeenkomsten.

ARTIKEL VIII

Kosten

Iedere Partij draagt de kosten van haar strijdkrachten, welke verbonden zijn aan de toepassing van dit akkoord.

ARTIKEL IX

Schaderegeling

9.1. De vorderingen tot vergoeding van de schade veroorzaakt in het kader van dit akkoord worden geregeld in overeenstemming met de bepalingen van artikel VIII van het NAVO-SOFA.

9.2. In geval van een luchtvaartincident of -ongeval in het nationale luchtruim van een der Partijen, waarbij een luchtvaartuig van de andere Partij is betrokken, mogen de militaire experts van laatstgenoemde Partij zitting nemen in de onderzoekscommissie die door de Partij van verblijf wordt opgericht.

9.3. Het technisch onderzoek verloopt overeenkomstig de volgende instrumenten, binnen de beperking van de respectieve toepassingsgebieden ervan:

- a) Bijlage XIII bij de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;
- b) de standaardisatieovereenkomsten (STANAGs) opgesteld binnen de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie met betrekking tot de veiligheidsonderzoeken en kennisgeving van luchtvaartongevallen/-incidenten, waarbij militaire luchtvaartuigen en/of missiles betrokken zijn.

ARTIKEL X

Regeling van geschillen

De geschillen die uit de uitvoering of interpretatie van dit akkoord kunnen ontstaan, worden opgelost door overleg tussen de Partijen.

ARTIKEL XI

Slotbepalingen

11.1. Elk der Partijen notificeert aan de andere Partij de vervulling, wat haar betreft, van de vereiste nationale procedures voor de inwerkingtreding van dit akkoord, dat van kracht wordt de eerste dag van de tweede maand volgend op de dag van ontvangst van de tweede notificatie.

11.2. Dit akkoord kan te allen tijde schriftelijk worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen.

11.3. Dit akkoord kan te allen tijde door de ene of de andere Partij worden opgezegd, mits een schriftelijke opzegging van drie maanden in acht wordt genomen. Deze opzegging ontslaat de Partijen niet van de verplichtingen die door de toepassing van dit akkoord zijn ontstaan.

Gesloten te Tours, op 06/07/2005, in twee originele exemplaren in de Franse taal, waarbij elk exemplaar rechtsgeldig is.

ACCORD

ENTRE

**LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE**

ET

**LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE**

RELATIF

**A LA COOPERATION
EN MATIERE DE DEFENSE AERIENNE
CONTRE LES MENACES AERIENNES NON MILITAIRES**

Le gouvernement de la République française

et

le gouvernement du Royaume de Belgique,

ci-après dénommés « les Parties »,

Considérant les dispositions du Traité de l'Atlantique Nord signé à Washington le 4 avril 1949;

Considérant la Convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces signées à Londres le 19 juin 1951, ci-après dénommée « SOFA OTAN »;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

Considérant l'accord de sécurité relatif aux échanges d'informations protégées entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume de Belgique, signé le 19 juillet 1974;

Considérant la déclaration sur la lutte contre le terrorisme adoptée par les chefs d'Etat et de gouvernement des Etats membres de l'Union Européenne à l'occasion du sommet européen de Bruxelles, le 25 mars 2004;

Soulignant l'importance stratégique de l'espace aérien pour la sécurité de chaque Partie et de ses environs;

Soucieux de définir un cadre juridique approprié à la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires,

Sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE I

Définitions

1.1. Par « zone d'intérêt mutuel », il faut entendre la zone composée de l'espace aérien des Parties et de l'espace aérien international, dans la limite des régions d'information aéronautique (FIR/UIR) françaises et belges, telles que définies dans les instruments établis dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

1.2. Par « menace aérienne non militaire », il faut entendre, dans le cadre de cet accord, un aéronef civil victime d'une prise de contrôle hostile ou un aéronef civil utilisé à des fins hostiles.

1.3. Par « mesures générales de sûreté aérienne » il faut entendre, dans le cadre de cet accord : l'identification et la classification.

1.4. Par « mesures actives de sûreté aérienne » il faut entendre, dans le cadre de cet accord:

1.4.1. pour la Partie française:

- a) la reconnaissance;
- b) la surveillance;
- c) l'interrogation;
- d) l'escorte;
- e) la contrainte d'itinéraire;
- f) l'interdiction de survol;
- g) l'arraisonnement;
- h) le tir de semonce au moyen de leurres infrarouges dans l'espace aérien belge;

1.4.2. pour la Partie belge:

- a) l'interrogation qui comprend la reconnaissance et la surveillance;
- b) l'intervention, qui comprend l'escorte, la contrainte d'itinéraire, l'interdiction de survol et l'obligation faite à un aéronef d'atterrir en un lieu déterminé;
- c) le tir de semonce au moyen de leurres infrarouges dans l'espace aérien français.

En sont exclues, le tir de semonce autre qu'au moyen de leurres infrarouges et le tir de destruction.

1.5. Par « Partie d'origine », il faut entendre la Partie d'appartenance de l'aéronef militaire mis en œuvre dans le cadre du présent Accord dans la partie de la zone d'intérêt mutuel située dans l'espace aérien de l'autre Partie ou située dans l'espace aérien international, dans la limite de la région d'information aéronautique (FIR/UIR) de l'autre Partie.

1.6. Par « Partie de séjour », il faut entendre la Partie qui accueille, dans le cadre du présent Accord, un aéronef militaire de l'autre Partie dans la partie de la zone d'intérêt mutuel située dans son espace aérien ou située dans l'espace aérien international, dans la limite de sa région d'information aéronautique (FIR/UIR).

ARTICLE II

Objet

Le présent Accord fixe le cadre juridique de la coopération entre les Parties dans le domaine de la défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires. Cette coopération vise à :

2.1. améliorer les capacités d'intervention des Parties vis-à-vis d'une menace aérienne non militaire;

2.2. faciliter l'échange systématique de renseignements permettant d'enrichir la connaissance de chacune des Parties sur la situation aérienne générale.

ARTICLE III

Champ d'application

3.1. Le présent Accord est applicable à l'ensemble des moyens militaires des Parties concourant aux missions de défense aérienne, nécessaires à l'application des mesures de sûreté aérienne telles que définies à l'article 1, paragraphes 1.3 et 1.4 et dans le cadre d'opérations visant à s'opposer à une menace aérienne non militaire dans la zone d'intérêt mutuel des Parties.

3.2. Le présent Accord est applicable uniquement dans la zone d'intérêt mutuel des Parties, à l'exclusion de l'espace aérien situé au-dessus des territoires autres que métropolitains, et dont les relations internationales sont placées sous la responsabilité des Parties.

ARTICLE IV

Souveraineté

La coopération prévue par le présent Accord s'effectue dans le respect de la souveraineté, des compétences respectives de chacune des Parties et dans le respect de ses obligations internationales.

ARTICLE V

Régime de coopération

5.1. Dans le cadre du présent Accord, chaque Partie s'efforce de:

- a) surveiller les approches aériennes de la zone d'intérêt mutuel des Parties en exécutant les mesures de sûreté aérienne définies à l'article 1 paragraphes 1.3 et 1.4 du présent Accord;
- b) déceler et évaluer la menace;
- c) fournir aux autorités gouvernementales et au commandement militaire de l'autre Partie les éléments de situation aérienne leur permettant de prendre les décisions qui leur incombent;
- d) prévenir et répondre à une menace aérienne non militaire intervenant dans la zone d'intérêt mutuel, en exécutant les mesures de sûreté aérienne définies à l'article 1 paragraphes 1.3 et 1.4 du présent Accord.

5.2. Lorsque les moyens aériens d'une Partie se trouvent dans l'impossibilité de réagir adéquatement à la menace, les aéronefs militaires de l'autre Partie sont autorisés à prendre, dans l'ensemble de la zone d'intérêt mutuel, toute mesure active de sûreté aérienne définie à l'article 1 paragraphe 1.4 du présent Accord. Dans ce cas, une coordination est établie entre les Parties afin d'assurer le transfert du contrôle tactique (TACON) des aéronefs militaires impliqués, de l'organisme de contrôle de la Partie d'origine vers l'organisme de contrôle de la Partie de séjour.

5.3. La décision d'envoi d'un aéronef militaire d'une des Parties dans la partie de la zone d'intérêt mutuel située dans l'espace aérien de l'autre Partie ou située dans l'espace aérien international, dans la limite de la région d'information aéronautique (FIR/UIR) de l'autre Partie, est soumise à l'autorisation de la Partie d'origine. Une fois cette autorisation délivrée, toutes les mesures actives de sûreté aérienne définies à l'article 1 paragraphe 1.4 du présent Accord peuvent être exécutées, sur instruction de la Partie de séjour.

5.4. Le tir de semonce autre qu'au moyen de leurres infrarouges et le tir de destruction restent exclusivement du ressort et de la compétence de chacune des Parties et ne peuvent donc être envisagés qu'avec un moyen d'intervention national, au-dessus du territoire national, sous chaînes de contrôle et d'engagement nationales, et après authentification nationale.

ARTICLE VI

Consignes de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement

6.1. Dans le cadre des missions prévues par le présent Accord, les éléments des forces armées de l'une des Parties peuvent circuler sur le territoire de l'autre Partie en conservant leurs armes et munitions.

6.2. La sûreté du matériel, des armes, des munitions et des aéronefs militaires présents dans l'espace national de la Partie de séjour dans le cadre d'une mission prévue par le présent Accord est assurée par la Partie d'origine.

6.3. La sécurité relève de la Partie de séjour. Les forces armées de la Partie d'origine coopèrent avec la Partie de séjour dans sa mission de sécurité.

6.4. Dès lors qu'elles sont portées à sa connaissance, chaque Partie respecte les consignes de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur dans l'espace aérien national et sur le territoire national de l'autre Partie, ainsi que les consignes de sécurité concernant ses armes, munitions et aéronefs.

ARTICLE VII

Mise en œuvre

Les Parties déterminent d'un commun accord les mesures d'exécution et de mise en œuvre de la coopération aérienne prévue par le présent accord, notamment par la conclusion d'arrangements techniques.

ARTICLE VIII

Coûts

Chaque Partie prend en charge les dépenses de ses forces armées associées à la mise en œuvre du présent Accord.

ARTICLE IX

Règlement des dommages

9.1. Les demandes en réparation des dommages causés dans le cadre du présent Accord sont réglés conformément aux dispositions de l'article VIII du SOFA OTAN.

9.2. En cas d'incident ou d'accident aérien survenant dans l'espace aérien national d'une des Parties, et dans lequel est impliqué un aéronef de l'autre Partie, les experts militaires de cette dernière sont autorisés à siéger au sein de la commission d'enquête mise en place par la Partie de séjour.

9.3. L'enquête technique se déroule conformément aux instruments suivants, dans la limite de leurs champs d'application respectifs:

- a) Annexe XIII de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée le 7 décembre 1944 à Chicago;
- b) les accords de standardisation (STANAGs) établis au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord relatifs aux enquêtes de sécurité et notification d'accidents / incidents aériens impliquant des aéronefs militaires et/ou des missiles.

ARTICLE X

Règlement des différends

Les litiges susceptibles de naître de l'exécution ou de l'interprétation du présent Accord sont résolus par voie de consultation entre les Parties.

ARTICLE XI
Dispositions finales

11.1. Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures nationales requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

11.2. Le présent Accord peut être amendé à tout moment par écrit d'un commun accord entre les Parties.

11.3. Le présent Accord peut être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre des Parties sous réserve d'un préavis écrit de trois mois. Cette dénonciation ne dégage pas les Parties des obligations nées de l'application du présent accord.

Conclu à Tours, le 06/07/2005, en deux exemplaires originaux en langue française, chacun faisant foi.