



## Règlement grand-ducal du 13 octobre 2017 fixant certaines dispositions applicables aux vins provenant de la récolte 2017.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi du 12 août 2003 portant réorganisation de l'Institut viti-vinicole ;

Vu le règlement (CE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ;

Vu le règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission du 10 juillet 2009 fixant certaines modalités d'application du règlement (CE) n° 479/2008 du Conseil en ce qui concerne les catégories de produits de la vigne, les pratiques œnologiques et les restrictions qui s'y appliquent, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 565/2013 de la Commission du 18 juin 2013 ;

Vu l'avis de la Chambre d'Agriculture ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

*Arrêtons :*

### Art. 1<sup>er</sup>.

(1) L'augmentation du titre alcoométrique volumique naturel des raisins frais, du moût de raisins, du moût de raisins partiellement fermenté et du vin nouveau encore en fermentation provenant de la récolte 2017, est autorisée dans la limite de 3% vol. pour tous les cépages, sans que toutefois les titres alcoométriques totaux après enrichissement puissent dépasser les maxima fixés à l'article 2 du règlement grand-ducal du 15 septembre 2010 fixant certaines modalités en ce qui concerne les pratiques œnologiques.

(2) Les opérations d'enrichissement peuvent être réalisées en plusieurs fois, mais en aucun cas après le 16 mars qui suit la récolte des vins concernés.

### Art. 2.

Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*Le Ministre de l'Agriculture,  
de la Viticulture  
et de la Protection des consommateurs,  
Fernand Etgen*

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2017.  
**Henri**





## Règlement grand-ducal du 13 octobre 2017 concernant l'acidification des moûts de raisins et des vins provenant de la récolte 2017.

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

Vu la loi du 12 août 2003 portant réorganisation de l'Institut viti-vinicole ;

Vu le règlement (UE) n° 1308/2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ;

Vu le règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission du 10 juillet 2009 fixant certaines modalités d'application du règlement (CE) n° 479/2008 du Conseil en ce qui concerne les catégories de produits de la vigne, les pratiques œnologiques et les restrictions qui s'y appliquent ;

Vu les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambre de commerce ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

*Arrêtons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

L'acidification des raisins frais, du moût de raisins, du moût de raisins partiellement fermenté, du vin nouveau encore en fermentation et du vin provenant de la récolte 2017 est autorisée dans les limites et conditions visées à l'annexe VIII, points C. et D., du règlement (UE) n° 1308/2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole.

### **Art. 2.**

Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*Le Ministre de l'Agriculture,  
de la Viticulture  
et de la Protection des consommateurs,*  
**Fernand Etgen**

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2017.  
**Henri**





## Loi du 13 octobre 2017 portant révision de l'article 32, paragraphe 4 de la Constitution.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés exprimé de la manière prévue par l'article 114 de la Constitution, donné en première lecture le 1<sup>er</sup> juin 2017 et en seconde lecture le 11 octobre 2017 ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### Article unique.

Le paragraphe 4 de l'article 32 de la Constitution prend la teneur suivante :

«

(4) En cas de crise internationale, de menaces réelles pour les intérêts vitaux de tout ou partie de la population ou de péril imminent résultant d'atteintes graves à la sécurité publique, le Grand-Duc, après avoir constaté l'urgence résultant de l'impossibilité de la Chambre des Députés de légiférer dans les délais appropriés, peut prendre en toutes matières des mesures réglementaires.

Ces mesures peuvent déroger à des lois existantes. Elles doivent être nécessaires, adéquates et proportionnées au but poursuivi et être conformes à la Constitution et aux traités internationaux.

La prorogation de l'état de crise au-delà de dix jours ne peut être décidée que par une ou plusieurs lois votées dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution, qui en fixe la durée sans que la prorogation ne puisse dépasser une durée maximale de trois mois.

Tous les règlements pris en vertu de la présente disposition cessent leurs effets au plus tard à la fin de l'état de crise.

La Chambre des Députés ne peut être dissoute pendant l'état de crise.

»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Premier ministre,  
Ministre d'État  
Xavier Bettel*

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2017.  
**Henri**



## Arrêté grand-ducal du 9 octobre 2017 portant publication de

- l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois, fait à Bruxelles le 15 juin 2009 et à Luxembourg le 11 juin 2009 ;
- l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à l'intégration, la mise en œuvre et le maintien des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la composante air belge, fait à Luxembourg, le 25 janvier 2013 et à Bruxelles, le 18 décembre 2012 ;
- l'Arrangement technique entre le Sous-Chef d'État-Major Opérations et Entraînement, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Chef d'État-Major adjoint de l'Armée, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg complétant l'arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois concernant les modalités relatives à la partie de la formation se déroulant en France, fait à Bruxelles le 30 novembre 2010 et à Luxembourg le 4 janvier 2011.

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

Vu l'article 37 de la Constitution ;

Vu la loi du 15 septembre 2016 portant approbation du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique concernant la coopération en matière de défense et de sécurité, fait à Bruxelles, le 5 février 2015 ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et de Notre Ministre de la Défense et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

*Arrêtons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Les arrangements techniques et les arrangements de coopération suivants, conclus avec la Belgique, seront publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour sortir leurs effets :

- Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois, fait à Bruxelles le 15 juin 2009 et à Luxembourg le 11 juin 2009 ;
- Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à l'intégration, la mise en œuvre et le maintien des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la composante air belge, fait à Luxembourg, le 25 janvier 2013 et à Bruxelles, le 18 décembre 2012 ;
- Arrangement technique entre le Sous-Chef d'État-Major Opérations et Entraînement, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Chef d'État-Major adjoint de l'Armée, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg complétant l'arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes

luxembourgeois concernant les modalités relatives à la partie de la formation se déroulant en France, fait à Bruxelles le 30 novembre 2010 et à Luxembourg le 4 janvier 2011.

**Art. 2.**

Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et Notre Ministre de la Défense sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*  
**Jean Asselborn**

Palais de Luxembourg, le 9 octobre 2017.

**Henri**

*Le Ministre de la Défense,*  
**Étienne Schneider**

ARRANGEMENT DE COOPÉRATION

ENTRE

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RELATIF À

LA SÉLECTION ET À LA FORMATION DES PILOTES LUXEMBOURGEOIS

Le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg ci-après dénommés les Parties ;

Considérant la Convention entre les États parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces (SOFA OTAN), signé à Londres le 19 juin 1951 ;

Considérant l'Accord entre le Ministre de la Défense Nationale du Royaume de Belgique représenté par le Chef de l'État-Major Général et le Ministre luxembourgeois de la Force Publique représenté par le Chef d'État-Major de l'Armée luxembourgeoise relatif aux formations et stages des militaires luxembourgeois dans les organismes des Forces armées belges, signé le 29 Mars 1999, ci-après dénommé Accord relatif aux formations ;

Considérant la Convention entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg en matière de coopération militaire générale, de programmes d'acquisition et/ou d'exploitation en commun d'équipements, signée le 13 juin 2001 à Arlon ;

Considérant l'Arrangement de Coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à l'acquisition et l'exploitation conjointe d'un A400M pour le Luxembourg, signé le 13 juin 2001 à Arlon ;

Notant que l'Accord relatif aux formations ne couvre que partiellement la formation des pilotes luxembourgeois et souhaitant par le présent Arrangement de coopération étendre leur coopération quant à cet aspect particulier par des dispositions complémentaires ;

ont convenu ce qui suit :

#### **ARTICLE 1 : OBJET DU PRÉSENT ARRANGEMENT DE COOPÉRATION**

Le présent Arrangement de coopération règle, entre les Parties, la sélection et la formation des candidats pilotes luxembourgeois au sein des Forces armées de la Partie belge.

#### **ARTICLE 2 : SÉLECTION DES PILOTES LUXEMBOURGEOIS**

- 2.1 La sélection des pilotes luxembourgeois dans le cadre du présent Arrangement de coopération est effectuée conformément à la sélection médicale et psychotechnique des pilotes de la Partie belge. Les résultats de la sélection sont communiqués, dans le respect du secret médical, à la Partie luxembourgeoise.
- 2.2 La sélection médicale est assurée par l'hôpital militaire belge (HCB-RA) à Neder-Over-Heembeek.
- 2.3 La sélection psychotechnique est assurée par le Service d'Accueil et d'Orientation (SAO) au HCB-RA.

#### **ARTICLE 3 : FORMATION DES PILOTES LUXEMBOURGEOIS**

- 3.1 La formation des pilotes luxembourgeois dans le cadre du présent Arrangement de coopération est menée conformément au programme de formation et aux procédures applicables dans les mêmes conditions aux pilotes de carrière de la Partie belge, sous réserve des dispositions de l'Article 6 du présent Arrangement de coopération. La Partie belge fournit à la Partie luxembourgeoise, par la voie de leurs États-Majors respectifs, l'ensemble des informations relatives à ce programme et ces procédures.
- 3.2 Le programme de la formation des pilotes se trouve en annexe A à titre indicatif. Toute modification de ce programme fait l'objet d'une notification de la Partie belge à la Partie luxembourgeoise par la voie de leurs États-Majors respectifs.
- 3.3 L'Accord relatif aux formations est applicable dans le cadre du présent Arrangement de coopération. Il établit en ses articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 13 les dispositions applicables aux conditions d'admission, discipline, tenue, conditions de séjour, activités socioculturelles, permissions et congés, soutien médical, diplômes et certificats, statut pécuniaire des stagiaires, responsabilités et litiges. Par dérogation aux dispositions établies à l'Article 10 de l'Accord relatif aux formations, les aspects financiers relatifs à la formation des pilotes luxembourgeois dans le cadre du présent Arrangement de coopération sont réglés à l'Article 11 du présent Arrangement de coopération.
- 3.4 Les modalités relatives à la formation des candidats pilotes luxembourgeois pour la phase III de la formation font l'objet d'un Arrangement technique à conclure.

- 3.5 Les modalités relatives à la formation des candidats pilotes luxembourgeois pour la phase IV de la formation font l'objet d'un Arrangement technique à conclure le cas échéant entre les Parties.

#### **ARTICLE 4 : CONTRÔLE MÉDICAL**

- 4.1 Le contrôle médical annuel de révision est assuré par le HCB-RA.
- 4.2 Les résultats du contrôle médical effectué par la Partie belge sont définitifs et ne peuvent être revus que par les mêmes autorités. Dans le respect du secret médical, ces résultats sont communiqués à la Partie luxembourgeoise.
- 4.3 Les contrôles médicaux bisannuels, hors contrôle annuel de révision, peuvent s'effectuer dans l'unité même.

#### **ARTICLE 5 : ÉQUIPEMENT DE PILOTAGE**

- 5.1 Conformément à l'Article 4.2 de l'Accord relatif aux formations, l'équipement nécessaire (tenue de pilotage, habillement, etc.) est mis à la disposition du personnel navigant luxembourgeois suivant les principes applicables au sein des Forces armées belges, en ce compris sur la même base de consommation que celle du personnel navigant belge.
- 5.2 Cet équipement est vendu ou loué au personnel navigant luxembourgeois aux mêmes conditions que celles applicables pour le personnel navigant des Forces armées belges.
- 5.3 Tout dommage au matériel loué au personnel navigant luxembourgeois dans le cadre de la formation assurée au titre du présent Arrangement de coopération est à charge de la Partie luxembourgeoise.

#### **ARTICLE 6 : GESTION ADMINISTRATIVE ET ÉVALUATION DES CANDIDATS**

- 6.1 La gestion administrative relative à la formation des candidats pilotes luxembourgeois dans le cadre du présent Arrangement de coopération incombe à la Partie belge. La Partie belge informe la Partie luxembourgeoise, à sa demande, des éléments relatifs à cette gestion administrative pour ce qui concerne les pilotes luxembourgeois couverts par le présent Arrangement de coopération.
- 6.2 L'évaluation des pilotes luxembourgeois est menée conformément aux procédures applicables dans les mêmes conditions aux pilotes de carrière de la Partie belge.
- 6.3 Toutefois, en vue de l'évaluation des pilotes luxembourgeois, la Partie luxembourgeoise a une voix consultative au sein des commissions compétentes. À cet effet, la Partie luxembourgeoise désigne un membre de son personnel comme membre des commissions compétentes.
- 6.4 Par ailleurs, toute décision d'exclusion définitive d'un candidat pilote luxembourgeois de la formation dispensée en application du présent Arrangement de coopération est prise, dans le respect des procédures applicables en vertu de l'Article 6.2 ci-dessus, par les autorités compétentes de la Partie luxembourgeoise, en coordination avec les autorités compétentes de la Partie belge.
- 6.5 Les candidats pilotes luxembourgeois présentés aux différentes commissions compétentes en vue de leur évaluation dans le cadre de la formation dispensée en application du présent Arrangement de coopération peuvent s'exprimer en langue française ou anglaise, à leur choix.

#### **ARTICLE 7 : TRANSPORT**

Tous les déplacements de service exécutés lors de la formation des pilotes luxembourgeois dispensée dans le cadre du présent Arrangement de coopération sont à charge de la Partie belge.

#### **ARTICLE 8 : ACCIDENTS**

En cas d'incident ou d'accident aérien, l'enquête est effectuée conformément aux dispositions du STANAG 3531 relatif aux enquêtes de sécurité et notification d'accidents/incidents impliquant des aéronefs, des missiles et/ou des UAV militaires.



**ARTICLE 9 : LANGUE DU COURS**

En principe, les cours sont donnés en langue anglaise.

**ARTICLE 10 : DOCUMENTATION, DOCUMENTS ET SYLLABI**

La documentation, les documents et syllabi nécessaires lors de la formation des pilotes dispensées dans le cadre du présent Arrangement de coopération sont fournis par la Partie belge.

**ARTICLE 11 : ASPECTS FINANCIERS****11.1 Général**

La Partie luxembourgeoise s'engage à rembourser à la Partie belge toutes les dépenses résultant de l'application du présent Arrangement de coopération.

Les dépenses susmentionnées couvrent les aspects suivants :

**11.2 Contrôle médical**

Les frais unitaires couvrent le contrôle médical pour la sélection des candidats ainsi que le contrôle médical annuel de révision, assurés par le HCB-RA. Ces frais sont à charge de la Partie luxembourgeoise.

**11.3 Sélection psychotechnique**

Les frais de la sélection psychotechnique des candidats sont à charge de la Partie luxembourgeoise.

**11.4 Stage de vol à voile**

La Partie luxembourgeoise effectue le paiement de la licence d'entraînement planeur à l'ASBL « Les Cadets de l'Air de Belgique ». Les tarifs de cette licence se trouvent en annexe B au présent Arrangement de coopération.

Les activités exécutées au sein de l'ASBL « Les Cadets de l'Air de Belgique » sont couvertes par une assurance souscrite par l'ASBL.

**11.5 Forfait cours**

Les frais de cours couvrent les dépenses en personnel, d'infrastructure et de documentation, liées directement à la formation de pilote et non reprises dans la facture annuelle de l'École royale militaire (ERM), établie conformément à l'Accord relatif aux formations.

Le tarif est communiqué annuellement à la Partie luxembourgeoise.

**11.6 Heures de vol - Phase II**

Les heures de vols 'SF 260 - MARCHETTI', effectivement prestées par les candidats pilotes luxembourgeois, sont facturées selon le tarif annuel d'une heure de vol (prix unitaire), applicable à la Partie belge.

Le tarif de l'heure de vol est communiqué annuellement à la Partie luxembourgeoise et reste d'application tout au long de l'année budgétaire. Toutefois, si, en cas de changements importants des prix pétroliers, une adaptation du tarif de l'heure de vol s'avère nécessaire, le nouveau tarif est transmis à la Partie luxembourgeoise dès que possible. Ce nouveau tarif est applicable à partir du 1<sup>er</sup> jour du mois suivant la notification par la Partie belge à la Partie luxembourgeoise de l'augmentation du tarif de l'heure de vol.

**11.7 Equipement de pilotage**

L'équipement de pilotage mis à la disposition des candidats pilotes à titre définitif est facturé à la Partie luxembourgeoise dans les mêmes conditions que celles applicables pour les Forces armées belges, c'est-à-dire au prix de revient.

**11.8 Logement**

La Partie belge met à la disposition des stagiaires luxembourgeois le logement sur la base aérienne concernée, selon les mêmes conditions que celles accordées aux stagiaires de la Partie belge.

Le logement en milieu civil est entièrement à charge de la Partie luxembourgeoise.

### 11.9 Facturation

Annuellement, après consentement mutuel des Parties, le recouvrement des sommes dues pour l'exécution des prestations prévues au présent Arrangement de coopération est effectué sur présentation d'une facture établie par :

ACOS O&T/DivSp/J8  
Quartier Reine Elisabeth  
Rue d'Evere, 1  
B-1140 Bruxelles

Cette facture est envoyée à l'adresse suivante :

État-major de l'Armée  
Bureau du Budget et des Finances  
38-44, Rue Goethe  
L-1637 Luxembourg

Les modalités de paiement sont mentionnées sur la facture.

### **ARTICLE 12 : DOMMAGES**

12.1 L'article 12 de *l'Accord relatif aux formations* est d'application à tout dommage résultant de l'application du présent Arrangement de coopération.

### **ARTICLE 13 : DISPOSITIONS FINALES**

13.1 Le présent Arrangement de coopération prend effet à la date de sa dernière signature.

#### 13.2 Amendements

Le présent Arrangement de coopération peut être amendé de commun accord entre les Parties à tout moment et par écrit. Les amendements prennent effet au jour de leur dernière signature.

13.3 Les Annexes au présent Arrangement de coopération font partie intégrante du présent Arrangement de coopération. Toutefois, ces Annexes peuvent être amendées de commun accord entre, respectivement, pour la Partie belge, le AGOS Ops & Trg et pour la Partie luxembourgeoise, le Chef d'État-Major Adjoint de l'Armée.

13.4 Le présent Arrangement de coopération peut être complété par des Arrangements techniques. Ceux-ci peuvent être conclus par, respectivement, pour la Partie belge, le AGOS Ops & Trg et pour la Partie luxembourgeoise, le Chef d'État-Major Adjoint de l'Armée.

#### 13.5 Durée - Dénonciation

Le présent Arrangement de coopération est conclu pour une période indéterminée. Chaque Partie peut mettre fin au présent Arrangement de coopération à tout moment, moyennant un préavis écrit de six mois à l'autre Partie. Toutefois, les dispositions financières du présent Arrangement de coopération ne prennent fin qu'une fois l'ensemble des aspects financiers, résultant de l'application du présent Arrangement de coopération, soit réglé à la satisfaction des Parties.

En cas de dénonciation du présent Arrangement de coopération, les Parties se réunissent pour étudier le règlement du solde financier éventuel.

Établi en deux exemplaires en langue française.

Fait à BRUXELLES,  
le 15 juin 2009.  
Pour le Ministre de la Défense  
du Royaume de Belgique,  
Le Sous-chef d'État-major adjoint  
Opérations et Entraînement ,

Guy BUCHSENSCHMIDT  
Général-major

Fait à LUXEMBOURG,  
le 11 juin 2009.  
Pour le Ministre de la Défense  
du Grand-Duché de Luxembourg,  
Le Chef d'État-Major adjoint de l'Armée,

Alain DUSCHÈNE  
Colonel

ANNEXE A

Programme de formation des pilotes

Le programme de formation des pilotes est précédé d'une formation générale donnée dans le cadre de l'Accord relatif aux formations (phase I).

Phase II

DISCIPLINE ENVOL (DISCIPLINE)	ENTRAÎNEMENT SUR SIMULATEUR (SYNTHETIC TRAINING)		ENTRAÎNEMENT PILOTAGE (FLYING TRAINING)							
			Double Commande (Dual)		Solo		Test		Total	
			Miss	Time	Miss	Time	Miss	Time	Miss	Time
Vols Généraux (General)	2	04.00	42	43.20	9	07.30	4	04.00	55	54.50
Vols aux Instruments (Instrument)	26	31.55	14	16.30	-	-	2	02.30	16	19.00
Navigation	-	-	7	09.20	2	02.40	2	02.50	11	14.50
Formation	-	-	7	04.55	2	01.25	2	01.30	11	7.50
Vols Composés (Composite)	-	-	4	5.20	-	-	2	02.40	6	8.00
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>35.55</b>	<b>74</b>	<b>79.25</b>	<b>13</b>	<b>11.35</b>	<b>12</b>	<b>13.30</b>	<b>99</b>	<b>104.30</b>

Phases III et IV - voir articles 3.4 et 3.5 supra.

ANNEXE B

Tarifs de la licence d'entraînement planeur

Le tarif de la licence d'entraînement planeur s'élève à 15 EURO.

ARRANGEMENT DE COOPÉRATION

ENTRE

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RELATIF À

L'INTÉGRATION, LA MISE EN ŒUVRE ET LE MAINTIEN DES PILOTES DE  
TRANSPORT LUXEMBOURGEOIS AU SEIN DE LA COMPOSANTE AIR BELGE

Le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique

Et

Le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg

Ci-dessous dénommés les Parties,

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

Considérant l'Accord entre le Ministre de la Défense Nationale du Royaume de Belgique représenté par le Chef de l'État-Major Général et le Ministre luxembourgeois de la Force Publique représenté par le Chef d'État-Major de l'Armée luxembourgeoise relatif aux formations et stages des militaires luxembourgeois dans les organismes des Forces armées belges, fait le 29 Mars 1999, ci-après dénommé « Accord relatif aux formations » ;

Considérant la Convention entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg en matière de coopération militaire générale, de programmes d'acquisition et/ou d'exploitation en commun d'équipements, signée le 13 Juin 2001 ;

Considérant l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à l'acquisition et l'exploitation conjointe d'un A400M pour le Luxembourg, signé à Arlon le 13 juin 2001 ;

Considérant l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif aux modalités réglant le rattachement d'un contingent luxembourgeois à un détachement belge dans le cadre d'engagements opérationnels et des activités y afférentes, signé à Diekirch le 31 Mars 2008, ci-après dénommé « Arrangement de coopération Engagements Opérationnels » ;

Considérant l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois, fait le 15 juin 2009, ci-après dénommé « Arrangement de Coopération Sélection et formation pilotes » ;

Considérant l'Arrangement Technique entre le Sous-chef d'État-major Opérations et Entraînement agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Chef d'État-major Adjoint de l'Armée agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg complétant l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois concernant les modalités relatives à la partie de la formation se déroulant en France, fait le 4 janvier 2011, ci-après dénommé « Arrangement Technique Formation pilotes Phase III » ;

Considérant l'Arrangement Technique entre le Sous-chef d'État-major Opérations et Entraînement agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Chef d'État-major Adjoint de l'Armée agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg complétant l'Arrangement de coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois concernant les modalités relatives à la partie de la formation phase IV se déroulant en Belgique et à l'étranger, fait le 28 février 2012, ci-après dénommé « Arrangement Technique Formation pilotes Phase IV » ;

Souhaitant intégrer les pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge, en les affectant sur C-130 en vue de leur affectation future sur A400M ;

Sont convenus de ce qui suit :

**Article 1 - Objet du présent Arrangement de coopération**

1. Le présent Arrangement de coopération fixe, entre les Parties, les conditions et modalités de l'intégration, de la mise en œuvre et du maintien des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge.
2. Le présent Arrangement de coopération peut, en vue de régler les modalités spécifiques de la coopération qu'il établit, être complété par des Arrangements techniques à conclure selon la procédure définie à l'article 21 du présent Arrangement de coopération.

**Article 2 - Intégration des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge**

Sont intégrés au sein de la Composante Air belge, les pilotes de transport luxembourgeois qui ont, conformément à l'Arrangement de coopération Sélection et Formation pilotes et les Arrangements techniques le complétant pour les phases III et IV de la formation des pilotes luxembourgeois, suivi avec succès la formation de pilote de transport et obtenu le brevet supérieur militaire de pilote de transport.

**Article 3 - Mise en œuvre des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge**

1. Dans le respect des dispositions de l'Arrangement de coopération Engagements opérationnels, pendant la durée de leur intégration au sein de la Composante Air belge, les pilotes de transport luxembourgeois servent comme membres à part entière de la Composante Air belge et participent à toutes ses activités.
2. A cette fin, pour l'exécution des missions, les pilotes de transport luxembourgeois sont placés sous l'autorité fonctionnelle du commandant sur place. Par ailleurs, les pilotes de transport luxembourgeois sont habilités à donner des instructions au personnel de la Partie belge qui leur est fonctionnellement subordonné.
3. La Partie belge informe la Partie luxembourgeoise, avec un délai raisonnable, des vols et des déplacements en-dehors du territoire belge et des destinations de vol en-dehors de l'Union européenne. La Partie luxembourgeoise peut, si elle le juge opportun, s'opposer au cas par cas à la participation des pilotes de transport luxembourgeois à ces activités en informant la Partie belge par écrit. En cas de problème ou incident ayant lieu pendant un tel vol ou déplacement en-dehors du territoire de l'Union européenne, la Partie belge en informe immédiatement la Partie luxembourgeoise. Les États-majors s'entendent quant aux modalités de mise en œuvre de cette procédure.

**Article 4 - Maintien, suspension et radiation des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge**

1. Le maintien des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge est subordonné au maintien de l'aptitude physique au service aérien des intéressés ainsi que de leur compétence professionnelle et ce, conformément aux dispositions applicables dans les mêmes conditions au personnel navigant belge.
2. Les pilotes de transport luxembourgeois subissent les examens médicaux nécessaires afin de pouvoir vérifier le maintien de leur aptitude physique au service aérien. Ces examens médicaux sont assurés par la Partie belge conformément aux procédures applicables dans les mêmes conditions au personnel navigant belge. Dans le respect du secret médical, les résultats de ces examens sont communiqués à la Partie luxembourgeoise.
3. Le maintien de leur compétence professionnelle suppose notamment que les pilotes de transport luxembourgeois suivent avec succès le programme de formations continues mené conformément aux procédures applicables dans les mêmes conditions au personnel navigant belge. Un aperçu des formations continues des pilotes de transport se trouve en Annexe A à titre indicatif. Toute modification de ce programme fait l'objet d'une notification de la Partie belge à la Partie luxembourgeoise conformément à l'article 16 du présent Arrangement de coopération.
4. La Partie luxembourgeoise peut à tout moment, moyennant notification à la Partie belge dans un délai raisonnable à déterminer entre les États-majors des Parties, retirer un pilote de transport luxembourgeois de la Composante Air belge.
5. Les pilotes de transport luxembourgeois intégrés au sein de la Composante Air belge peuvent être suspendus ou radiés de la Composante Air belge dans les cas suivants :
  - a. demande de l'intéressé ;
  - b. inaptitude physique ;

- c. incompétence professionnelle ;
  - d. non-respect des règles disciplinaires et non observation des lois et règlements en vigueur sur le territoire belge ou des règles applicables au sein de la Composante Air belge.
6. La suspension ou la radiation de pilotes de transport luxembourgeois de la Composante Air belge en application de l'article 4.5 ci-dessus est menée conformément aux procédures applicables dans les mêmes conditions au personnel navigant de la Partie belge.
  7. Toutefois, en vue de l'évaluation des pilotes de transport luxembourgeois dans le cadre d'une procédure de suspension ou de radiation de la Composante Air belge en application de l'article 4.5 ci-dessus, la Partie luxembourgeoise dispose d'une voix délibérative au sein des commissions compétentes. A cet effet, la Partie luxembourgeoise désigne un membre de son personnel comme membre des commissions compétentes.
  8. Les pilotes de transport luxembourgeois présentés aux différentes commissions compétentes en vue de leur évaluation peuvent s'exprimer en langue française ou anglaise, à leur choix
  9. Toute décision d'exclusion définitive d'un pilote de transport luxembourgeois de la Composante Air belge est prise, dans le respect des procédures applicables en vertu de l'Article 4.5 ci-dessus, par les autorités luxembourgeoises compétentes, en coordination avec les autorités compétentes de la Partie belge.

#### **Article 5 - Représentant National**

1. La Partie luxembourgeoise désigne un représentant national chargé d'assurer le lien entre elle et le Commandant de la Composante Air belge.
2. Les modalités spécifiques de mise en œuvre du présent article sont définies dans un Arrangement technique à conclure entre les Parties en application du présent Arrangement de coopération.

#### **Article 6 - Statut et discipline**

1. Le statut des pilotes de transport luxembourgeois sur territoire belge est régi par le SOFA OTAN.
2. Les pilotes de transport luxembourgeois restent soumis à la législation et aux règlements luxembourgeois ainsi qu'aux règles statutaires et à l'autorité hiérarchique de la Composante aérienne luxembourgeoise.
3. Les pilotes de transport luxembourgeois sont administrativement subordonnés à la Partie belge. Il en résulte que les pilotes de transport luxembourgeois sont astreints au service intérieur et aux conditions de travail de la Composante Air belge.
4. Les autorités militaires de la Partie belge ne sont pas autorisées à prendre des mesures disciplinaires à l'encontre des pilotes de transport luxembourgeois. De même, les pilotes de transport luxembourgeois n'ont pas de pouvoir disciplinaire sur le personnel de la Partie belge.
5. Les autorités militaires des Parties s'assurent de leur coopération dans l'application des mesures administratives et disciplinaires décidées par les autorités militaires de la Partie luxembourgeoise.

#### **Article 7 - Heures de service, congés et permissions**

1. Les pilotes de transport luxembourgeois intégrés au sein de la Composante Air belge dans le cadre du présent Arrangement de coopération sont soumis à la réglementation du temps de service applicable au personnel navigant belge.
2. Les pilotes de transport luxembourgeois sont soumis à la réglementation des congés luxembourgeoise dans la mesure où les exigences du service ne s'y opposent pas.
3. Les pilotes de transport luxembourgeois bénéficient de congés et permissions suivant les mêmes procédures que celles applicables au personnel navigant belge.
4. Les États-Majors respectifs en fixent les modalités pratiques.

#### **Article 8 - Langue**

La langue de travail au sein de la Composante Air belge est l'anglais.

#### **Article 9 - Gestion administrative**

1. La gestion administrative, y inclus la demande de visas pour les pays visités dans le cadre de l'exécution d'une mission, des pilotes de transport luxembourgeois incombe à la Partie belge.



2. La Partie belge fournit à la Partie luxembourgeoise, à sa demande, l'ensemble des éléments relatifs à cette gestion administrative pour ce qui concerne les pilotes de transport luxembourgeois couverts par le présent Arrangement de coopération.

#### **Article 10 - Tenues**

1. Les pilotes de transport luxembourgeois portent la tenue luxembourgeoise la plus appropriée aux circonstances et se conforment à la réglementation sur les tenues de la Partie belge.
2. En ce qui concerne le port de vêtements civils, les pilotes de transport luxembourgeois observent les us et coutumes en vigueur dans la Composante Air belge.

#### **Article 11 - Mise à disposition des équipements de pilotage**

1. L'équipement nécessaire au service aérien est mis à la disposition des pilotes de transport luxembourgeois suivant les principes applicables au sein de la Composante Air belge, en ce compris sur la même base de consommation que celle du personnel navigant belge.
2. Cet équipement est vendu ou loué aux pilotes de transport luxembourgeois aux mêmes conditions que celles applicables pour le personnel navigant belge.
3. Tout dommage au matériel loué aux pilotes de transport luxembourgeois dans le cadre du présent Arrangement de coopération est à charge de la Partie luxembourgeoise.

#### **Article 12 - Accès aux infrastructures, services et prestations de la Partie belge**

1. Les pilotes de transport luxembourgeois ont accès à l'ensemble des infrastructures, services et prestations proposés au personnel navigant de la Partie belge, dans la limite des règlements en vigueur et dans les mêmes conditions que celles accordées au personnel navigant belge de grade équivalent.
2. Les pilotes de transport luxembourgeois sont autorisés à conduire des véhicules militaires belges dans les mêmes conditions que le personnel de la Partie belge.

#### **Article 13 - Soins médicaux et dentaires**

1. Les pilotes de transport luxembourgeois ont accès aux soins médicaux et dentaires fournis par la Composante médicale belge dans les mêmes conditions que le personnel navigant belge.
2. La Partie belge n'intervient pas en cas de recours au secteur civil belge. Les coûts y afférents sont à charge de la Partie luxembourgeoise ou de l'intéressé selon leur dispositions statutaires applicables.
3. En cas d'hospitalisation, la Partie belge effectue le suivi médical et administratif du pilote de transport luxembourgeois. L'évacuation vers le Grand-Duché de Luxembourg est à charge de la Partie luxembourgeoise.
4. La Partie belge supporte, vis-à-vis de l'organisme étranger qui fournit l'appui médical, les frais induits par les soins médicaux et dentaires subis par les pilotes de transport luxembourgeois en mission dans le cadre du présent Arrangement de coopération. Toutefois, ces frais font l'objet d'un remboursement de la Partie luxembourgeoise à la Partie belge.

#### **Article 14 - Mise à disposition de l'armement personnel**

La Partie belge fournit aux pilotes de transport luxembourgeois l'armement et les munitions nécessaires à l'exécution de leurs missions dans le cadre du présent Arrangement de coopération ainsi que les formations relatives à leur maniement.

#### **Article 15 - Dispositions financières**

1. La Partie luxembourgeoise supporte les frais suivants :
  - a. Les dépenses afférentes aux traitements et allocations des pilotes de transport luxembourgeois ;
  - b. Les frais de logement dans des installations militaires belges sur base des frais réels liés à l'obtention du logement ;
  - c. Les frais de nourriture dans des installations militaires belges ;
  - d. Logement en milieu civil ;
  - e. Les frais résultant de toute mission effectuée pour le compte de la Partie luxembourgeoise ;

- f. Les frais de déplacement de la famille des pilotes de transport luxembourgeois et de déménagement des biens du ménage autorisés par la Partie luxembourgeoise ;
  - g. Les frais encourus dans l'intérêt de la famille autorisés en vue de lui permettre d'accompagner ou de se joindre aux pilotes de transport luxembourgeois, selon les dispositions statutaires de la Partie luxembourgeoise applicables ;
  - h. Les frais de rapatriement des dépouilles et les frais funéraires en cas de décès du pilote de transport luxembourgeois ou d'un ou des membres de sa famille.
  - i. Les frais des formations continues des pilotes de transport, telles que mentionnées à l'article 4.3 du présent Arrangement de coopération :
    - 1. « Instrument Flight Checks (IFC) » (formation annuelle) : les frais induits par la formation IFC sont facturés sur base du nombre d'heures de vol effectivement prestées par les pilotes de transport luxembourgeois. Les heures de vol sont facturées au tarif annuel d'une heure de vol (prix unitaire). Ce tarif est communiqué annuellement à la Partie luxembourgeoise et reste d'application tout au long de l'année budgétaire. Toutefois, si, en cas de changements importants des prix pétroliers, une adaptation du tarif de l'heure de vol s'avère nécessaire, le nouveau tarif est transmis à la Partie luxembourgeoise dès que possible. Ce nouveau tarif est applicable à partir du premier jour du mois suivant la notification par la Partie belge à la Partie luxembourgeoise de l'augmentation du tarif de l'heure de vol ;
    - 2. « Initial Operational Training (IOT) » (formation au cours de la quatrième année) : les frais induits par la formation IOT sont facturés sur base du nombre d'heures de vol effectivement prestées par les pilotes de transport luxembourgeois. Les heures de vol sont facturées au tarif annuel d'une heure de vol (prix unitaire) tel que défini à l'article 15.1.i.1. ci-dessus ;
    - 3. « Tactical Conversion Flights » (formation au cours de la première et quatrième année) : les frais induits par cette formation sont facturés sur base du nombre d'heures de vol effectivement prestées par les pilotes de transport luxembourgeois. Les heures de vol sont facturées au tarif annuel d'une heure de vol (prix unitaire) tel que défini à l'article 15.1.i.1. ci-dessus ;
    - 4. Cours sur simulateur de vol (formation annuelle) : les frais induits par les cours sur simulateur de vol sont facturés sur base du nombre de cours effectivement suivis par les pilotes de transport luxembourgeois au tarif annuel d'un cours sur simulateur de vol (prix unitaire) applicable à la Partie belge. Ce tarif annuel est communiqué annuellement par la Partie belge à la Partie luxembourgeoise et reste d'application tout au long de l'année budgétaire. Les frais de déplacement induits par cette formation des pilotes de transport luxembourgeois font également l'objet d'un remboursement de la Partie luxembourgeoise à la Partie belge ;
    - 5. Cours « Fire Drill » (formation trisannuelle) : les frais induits par ce cours sont facturés sur base du nombre de pilotes de transport luxembourgeois qui ont effectivement suivis ce cours au tarif annuel d'un cours « Fire Drill » (prix unitaire) applicable à la Partie belge. Ce tarif annuel est communiqué annuellement par la Partie belge à la Partie luxembourgeoise et reste d'application tout au long de l'année budgétaire.
2. La Partie belge supporte les indemnités pour frais de déplacement encourus dans le cadre des missions accomplies dans le cadre du présent Arrangement de coopération aux mêmes conditions que celles accordées à son propre personnel.
3. Annuellement, après consentement mutuel des Parties, le recouvrement des sommes dues pour l'exécution des prestations prévues au présent Arrangement de coopération est effectué sur présentation d'une facture établie par :
- ACOS O&T/DivSp/J8  
Quartier Reine Elisabeth  
Rue d'Evere, 1  
B-1140 BRUXELLES
4. Cette facture est envoyée à l'adresse suivante :
- État-Major de l'Armée luxembourgeoise  
Bureau du Budget et des Finances de l'Armée  
38-44, Rue Goethe  
BP 1873  
L-1018 LUXEMBOURG

5. Les modalités de paiement sont mentionnées sur la facture.

### **Article 16 - Échange d'information**

La Partie belge fournit à la Partie luxembourgeoise, par la voie de leurs États-Majors respectifs, l'ensemble des informations relatives à l'intégration, à la mise en œuvre et au maintien des pilotes de transport luxembourgeois au sein de la Composante Air belge ainsi qu'aux procédures applicables conformément au présent Arrangement de coopération.

### **Article 17 - Sécurité**

1. Les Parties appliquent les dispositions légales et réglementaires nationales et/ou internationales en vigueur en matière de sécurité tant en ce qui concerne le degré d'habilitation du personnel que la prise de connaissance et la diffusion de documents classifiés.
2. Toutes les informations classifiées échangées en application du présent Arrangement de coopération sont utilisées, transmises, conservées, traitées et protégées conformément aux lois et règlements nationaux des Parties applicables en matière de sécurité, dans la mesure où ces textes leur assurent un degré de protection au moins égal à celui prévu pour les matériels et informations classifiés dans le document « La sécurité au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord » CM (2002)-49 et tout amendement ultérieur à ce document

### **Article 18 - Règlement des dommages**

1. Les demandes d'indemnité pour les dommages subis dans le cadre du présent Arrangement de coopération sont réglées entre les Parties conformément aux dispositions 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 pour les dommages causés aux tiers, les Parties conviennent des dispositions suivantes
  - a. On entend par État d'origine responsable :
    - i. La Partie utilisatrice du véhicule terrestre ou de l'aéronef lorsque la cause de l'accident résulte d'une faute de conduite ou de pilotage d'un membre de son personnel en service ;
    - ii. La Partie propriétaire du véhicule terrestre ou de l'aéronef lorsque la cause du dommage résulte d'un vice du véhicule terrestre ou de l'aéronef ou en cas de vol, d'incendie ou par suite d'un cas fortuit ou de force majeure ;
  - b. Tout accident ou incident fait l'objet d'un rapport circonstancié conformément aux dispositions applicables au sein de la Partie belge.
  - c. La Partie propriétaire du véhicule terrestre ou de l'aéronef se charge de la récupération éventuelle des dommages à l'encontre du tiers responsable.

### **Article 19 - Incidents ou Accidents aériens**

En cas d'incident ou d'accident aérien, l'enquête est effectuée conformément aux dispositions du STANAG 3531 ou tout document lui ayant succédé relatif aux enquêtes de sécurité et notification d'accidents/incidents impliquant des aéronefs, des missiles et/ou des UAV militaires. La Partie luxembourgeoise participe aux travaux des bureaux et groupes d'enquête.

### **Article 20 - Règlement des différends**

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

### **Article 21 - Clauses finales**

1. Le présent Arrangement de coopération est conclu pour une période indéterminée.
2. Le présent Arrangement de coopération entre en vigueur à la date de sa dernière signature.
3. Le présent Arrangement de coopération peut être amendé de commun accord entre les Parties à tout moment et par écrit. Les amendements au présent Arrangement de coopération entrent en vigueur au jour de leur dernière signature par les Parties.

4. Le présent Arrangement de coopération peut être complété par des Arrangements techniques. Ceux-ci peuvent être conclus par, respectivement, pour la Partie belge, le Commandant de la Composante Air et, pour la Partie luxembourgeoise, le Chef d'État-major adjoint de l'Armée luxembourgeoise.
5. Aucune des dispositions des Arrangements techniques conclus en application du présent Arrangement de coopération ne peut contrevenir aux dispositions du présent Arrangement de coopération. En cas de conflit entre les dispositions du présent Arrangement de coopération et les dispositions d'un Arrangement technique, les dispositions du présent Arrangement de coopération priment.
6. Chaque Partie peut mettre fin au présent Arrangement de coopération à tout moment, moyennant un préavis écrit de 6 mois à l'autre Partie. Toutefois, les dispositions financières du présent Arrangement de coopération ne prennent fin qu'une fois l'ensemble des aspects financiers, résultant de l'application du présent Arrangement de coopération, réglé à la satisfaction des Parties.
7. Les Parties peuvent également à tout moment mettre fin d'un commun accord au présent Arrangement de coopération.

Le présent Arrangement de coopération est établi en deux exemplaires originaux faisant également foi, rédigés en langue française.

Fait à Luxembourg, le 25 janvier 2013.

Le Ministre de la Défense  
du Grand-Duché de Luxembourg,  
Jean-Marie HALSDORF

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 2012.

Le Ministre de la Défense  
du Royaume de Belgique,  
Pieter DE CREM

ARRANGEMENT TECHNIQUE

ENTRE

LE SOUS-CHEF D'ÉTAT-MAJOR OPÉRATIONS ET ENTRAÎNEMENT  
AGISSANT POUR LE COMPTE DU  
MINISTRE DE LA DÉFENSE DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE CHEF D'ÉTAT-MAJOR ADJOINT DE L'ARMÉE  
AGISSANT POUR LE COMPTE DU  
MINISTRE DE LA DÉFENSE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

COMPLÉTANT L'ARRANGEMENT DE COOPÉRATION

ENTRE

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
RELATIF À LA SÉLECTION ET À LA FORMATION DES PILOTES LUXEMBOURGEOIS

CONCERNANT LES MODALITÉS RELATIVES À LA PARTIE DE LA FORMATION  
SE DÉROULANT EN FRANCE

Le Sous-Chef d'État-major Opérations et Entraînement, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Royaume de Belgique,

Et

Le Chef d'État-Major adjoint de l'Armée, agissant pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg,

Ci-dessous dénommés les Parties,

Considérant la Convention entre les États parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces (SOFA OTAN), signé à Londres le 19 juin 1951 :

Considérant l'Accord entre le Ministre de la Défense Nationale du Royaume de Belgique représenté par le Chef de l'État-Major Général et le Ministre luxembourgeois de la Force Publique représenté par le Chef d'État-Major de l'Armée luxembourgeoise relatif aux formations et stages des militaires luxembourgeois dans les organismes des Forces armées belges, signé le 29 Mars 1999, ci-après dénommé « Accord relatif aux formations » ;

Considérant l'Arrangement de Coopération entre le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique et le Ministre de la Défense du Grand-Duché de Luxembourg relatif à la sélection et à la formation des pilotes luxembourgeois daté du 15 juin 2009, particulièrement en ses articles 3.4 et 13.4, ci-après dénommé « Arrangement de Coopération » ;

Considérant l'Arrangement technique entre le Ministre de la Défense de la République française et le Ministre de la Défense du Royaume de Belgique concernant leur coopération au sein de l'Advanced Jet Training School (AJeTS) et la formation de pilotes d'aéronefs militaires, daté du 06 juillet 2005, particulièrement en son Annexe F, ci-après dénommé « l'AT AJeTS » ;

Notant que l'Arrangement de Coopération requiert en ses articles 3.4 et 13.4 la conclusion d'un arrangement technique entre les Parties concernant les modalités relatives à la partie de la formation donnée en France dans le cadre de l'Arrangement de Coopération ;

Sont convenus de ce qui suit :

**ARTICLE 1 : OBJET DU PRÉSENT ARRANGEMENT TECHNIQUE**

Le présent arrangement technique règle, entre les Parties, les modalités relatives à la partie de la formation donnée en France aux candidats pilotes luxembourgeois dans le cadre de l'Arrangement de Coopération.

**ARTICLE 2 : FORMATION DES PILOTES LUXEMBOURGEOIS SE DÉROULANT À L'AJETS**

2.1. La partie de la formation des candidats pilotes luxembourgeois se déroulant en France dans le cadre de l'Arrangement de Coopération est effectuée au sein de l'AJeTS, selon les modalités et procédures prévues dans l'AT AJeTS.

2.2. Pendant toute la période de la formation des candidats pilotes luxembourgeois au sein de l'AJeTS sur territoire français dans le cadre de l'Arrangement de Coopération, les candidats pilotes luxembourgeois sont assimilés vis-à-vis de l'AJeTS à des candidats pilotes belges.

2.3. Toutefois, cette assimilation des candidats pilotes luxembourgeois aux candidats pilotes belges vis-à-vis de l'AJeTS est sans impact sur les relations entre les Parties. Celles-ci appliquent, dans le cadre du présent arrangement technique, les dispositions de l'Arrangement de coopération, en ce compris les dispositions de l'Arrangement de coopération renvoyant aux dispositions de l'Accord relatif aux formations et ce, sous réserve des dispositions relatives aux aspects financiers et aux responsabilités ; ces aspects étant réglés spécifiquement dans le présent arrangement technique.

2.4. Aucune des dispositions du présent arrangement technique ne peut contrevenir aux dispositions de l'Accord relatif aux formations et de l'Arrangement de Coopération. En cas de conflit entre les dispositions du présent arrangement technique et, respectivement, les dispositions de l'Accord relatif aux formations et/ou de l'Arrangement de Coopération, les dispositions de l'Accord relatif aux formations et/ou de l'Arrangement de Coopération priment.

**ARTICLE 3 : ASPECTS FINANCIERS**

3.1. Les frais généraux éventuels, de contrôle médical et les frais relatifs à « l'équipement de pilotage supplémentaire éventuel » sont réglés conformément aux dispositions des articles 11.1, 11.2 et 11.7 de l'Arrangement de Coopération.

3.2. La Partie belge supporte, vis-à-vis de l'AJeTS, les frais induits par la formation des candidats pilotes luxembourgeois au sein de l'AJeTS dans le cadre de l'Arrangement de Coopération.

3.3. Toutefois, ces frais font l'objet d'un remboursement de la Partie luxembourgeoise à la Partie belge comme suit :

- a. Les « heures de vol effectivement prestées par les candidats pilotes luxembourgeois » (= L) sont facturées selon le « tarif annuel d'une heure de vol applicable à la Partie belge » (= P1). Le tarif de l'heure de vol comprend le coût de l'utilisation de l'avion, le coût de l'utilisation des installations opérationnelles - y compris l'utilisation du Flight simulator Xingu et du 'Procedures Trainer' - et le coût de l'utilisation des installations non-opérationnelles - y compris le coût des cours théoriques et de la nourriture (petit déjeuner et deuxième repas en semaine) dans le quartier. Le tarif de l'heure de vol est communiqué annuellement à la Partie luxembourgeoise et reste d'application tout au long de l'année budgétaire. Cette première partie des frais (= F1) est calculée comme suit :  $F1 = P1 \times L$
- b. Les frais administratifs et de support (= F2) sont facturés annuellement au prorata du « nombre d'heures de vol effectivement prestées par les candidats pilotes luxembourgeois » (= L) sur le « nombre total d'heures de vol prestées par les candidats pilotes des deux Parties au sein de l'AJeTS » (= T). Ces frais couvrent « les frais du personnel belge administratif et de support, ainsi que les coûts supplémentaires de(s) l'Instructeur(s) Pilote(s) (IP) » (= P2). Ces frais sont calculés comme suit :  $F2 = P2 \times (L / T)$
- c. Les coûts du logement, ainsi que les coûts du troisième repas en semaine et les coûts de la nourriture lors du week-end, sont couverts directement par l'intéressé ou par la Partie luxembourgeoise selon les règlements nationaux applicables au sein de la Partie luxembourgeoise.

- d. Les Parties s'entendent par voie de négociations directes aux fins de déterminer les modalités de financement de tout coût complémentaire lié à l'exécution du présent Arrangement technique non prévu dans le présent article.
- e. Le remboursement est effectué selon les modalités définies à l'article 11.9 de l'Arrangement de Coopération.

3.4. Lorsque, dans le cadre AJeTS, « les demandes en réparation des dommages causés dans le cadre du présent arrangement technique sont réglées conformément aux dispositions de l'article VIII du SOFA OTAN », la Partie belge est tenue de supporter vis-à-vis de la France les coûts résultant d'un dommage causé par un candidat pilote luxembourgeois. Dans cette hypothèse, la Partie luxembourgeoise fait parvenir, selon les modalités de paiement mentionnées sur la demande de paiement particulière, ces sommes à la Partie belge ; la Partie belge n'étant pas en mesure d'avancer ces sommes au profit de la Partie luxembourgeoise.

3.5. Le rapport d'exécution relatif à la formation des candidats pilotes luxembourgeois dans le cadre du présent arrangement technique est établi de façon annuelle sur base du tableau qui se trouve en annexe A à titre indicatif. Toute modification de l'Annexe A fait l'objet d'une notification de la Partie belge à la Partie luxembourgeoise par la voie de leurs États-Majors respectifs.

#### **ARTICLE 4 : RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

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

#### **ARTICLE 5 : DISPOSITIONS FINALES**

5.1. Le présent arrangement technique entre en vigueur à la date de sa dernière signature.

5.2. Le présent arrangement technique peut être amendé de commun accord entre les Parties à tout moment et par écrit. Les amendements entrent en vigueur au jour de leur dernière signature par les Parties.

5.3. Chaque Partie peut mettre fin au présent arrangement technique à tout moment, moyennant un préavis écrit de trois mois à l'autre Partie. Toutefois, les dispositions financières du présent arrangement technique ne prennent fin qu'une fois l'ensemble des aspects financiers, résultant de l'application du présent arrangement technique, réglé à la satisfaction des Parties.

5.4. Les Parties peuvent également à tout moment mettre fin d'un commun accord au présent arrangement technique.

5.5. En cas de dénonciation de l'Accord relatif aux formations, de l'Arrangement de Coopération ou encore de l'AT AJeTS entraînant la disparition de l'AJeTS, le présent arrangement technique cesse également d'avoir tout effet.

5.6. En cas de dénonciation du présent arrangement technique pour quelque cause que ce soit et à quelque moment que ce soit, les Parties se réunissent pour étudier le règlement du solde financier éventuel.

Établi en deux exemplaires en langue française.

Fait à BRUXELLES,  
le 30 novembre 2010.

Fait à LUXEMBOURG,  
le 4 janvier 2011.

Le Sous-Chef d'État-major adjoint Operations et  
Entraînement, agissant pour le compte du Ministre  
de la Défense du Royaume de Belgique,

Guy BUCHSENSCHMIDT  
Général-major

Le Chef d'État-major adjoint de l'Armée, agissant  
pour le compte du Ministre de la Défense du Grand-  
Duché de Luxembourg,

Alain DUSCHÈNE  
Colonel



## Annexe A

Rapport d'exécution relatif à la formation des candidats pilotes luxembourgeois  
(à titre indicatif)

Endroit : AVORD (FRA)  
 Durée : 40 semaines  
 Ref : Syllabus CCAIR Ph 111

**Prévision des prestations**

Genre	Description	Nombre	Nombre Hr
Heures de vol	Xingu (EMD121) - utilisation avion		105
Installations	Coût utilisation installations non-opérationnelles		105
	y compris : cours théoriques (nombre en heures)	107	
	nourriture dans le quartier (petit déjeuner + 2 <sup>ème</sup> repas en semaine)	280	
	Coût utilisation installations opérationnelles		105
	y compris : utilisation Flight simulator Xingu		18
	Missions d'instruments au sol sur LMT350 (Procedures Trainer)		47
Personnel Support	Participation frais Instructor pilot + personnel Sp		105
Logement	en quartier (nombre en mois)	9	
Nourriture	3 <sup>ème</sup> repas en semaine + repas en week end (nombre en jours)	280	
Équipement	Équipement de vol supplémentaire éventuel		

