



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7853

Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

Date de dépôt : 02-07-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-12-2021

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
02-07-2021	Déposé	7853/00	<u>3</u>
03-09-2021	Avis de la Chambre de Commerce (27.8.2021)	7853/01	<u>175</u>
07-12-2021	Avis du Conseil d'État (7.12.2021)	7853/02	<u>178</u>
06-01-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (07) de la reunion du 6 janvier 2022	07	<u>181</u>
03-02-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (08) de la reunion du 3 février 2022	08	<u>225</u>
04-02-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7853/03	<u>232</u>
10-02-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7853	<u>243</u>
10-02-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°34 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 6 - projet de loi N°7853	<u>245</u>
22-02-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (22-02-2022) Evacué par dispense du second vote (22-02-2022)	7853/04	<u>247</u>
23-03-2022	Publié au Mémorial A n°131 en page 1	Mémorial A N° 131 de 2022	<u>250</u>
09-11-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>286</u>

7853/00

N° 7853**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

* * *

*(Dépôt: le 2.7.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.6.2021)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	2
4) Fiche d'évaluation d'impact.....	8
5) Fiche financière	11
6) Texte de l'Accord.....	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

Article unique. Notre ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des députés le projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

Palais de Luxembourg, le 25 juin 2021

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. Historique et situation actuelle

L'accord relatif à la fourniture et à l'exploitation des services et installations de la circulation aérienne par Eurocontrol au centre de contrôle régional de Maastricht (ci-après « Accord de Maastricht ») a été signé par la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas (ci-après « les 4 États ») et Eurocontrol le 25 Novembre 1986. Il a été rédigé, en un seul original, en allemand, anglais, français, néerlandais et portugais, le texte français prévalant en cas d'incohérence.

L'organisation Eurocontrol est composée de ses États membres (ci-après « l'Organisation ») et d'une agence qui est dirigée par un directeur général (ci-après « l'Agence »).

Tout en disposant que les 4 États conservent leurs compétences et obligations réglementaires en matière d'espace aérien au-dessus de leurs territoires respectifs (et des parties désignées au-dessus de la haute mer), l'Accord de Maastricht a confié à Eurocontrol la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien en route via le centre de Maastricht pour les vols au-dessus du niveau de vol 245 dans les UIR (*Upper Flight Information Region*) de Hanovre et de Bruxelles et la FIR (*Flight Information Region*) d'Amsterdam (cf. annexe I de l'Accord de Maastricht). L'Accord de Maastricht prévoyait également que les coûts d'investissement et de fonctionnement du Centre de Maastricht seraient financés par les 4 États, tandis que tous les autres coûts, tels que les coûts de soutien fournis par d'autres services de l'Agence et les autres coûts de soutien, seraient supportés par Eurocontrol, c'est-à-dire par tous les États membres d'Eurocontrol.

L'article 6 de l'Accord de Maastricht disposait que les quatre États devaient établir des « procédures de travail conjointes » pour faciliter la prise de décision concernant le Centre de Maastricht. Les 4 États ont donc conclu un accord séparé pour mettre en œuvre l'article 6 de l'Accord de Maastricht, par lequel ils ont créé le « Maastricht Coordination Group » (ci-après « MCG ») en tant qu'organe à 4 États pour adopter une position commune des 4 États sur les questions concernant le Centre de Maastricht. En tant qu'organe créé par les 4 États, le MCG n'est pas un organe de décision d'Eurocontrol et les décisions du MCG ne lient que les 4 États les uns par rapport aux autres. Cependant, une position commune adoptée par les 4 États à travers le MCG pour les différents domaines pour lesquels il est compétent a traditionnellement eu une forte influence sur les autres États membres d'Eurocontrol.

L'ambition initiale lors de la création du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht en 1986 était d'attirer d'autres États membres d'Eurocontrol à rejoindre les 4 États du Centre de Maastricht. Cela ne s'est jamais concrétisé et depuis 1986 les 4 États sont restés les seuls États à avoir confié la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien en route au-dessus de leur territoire au Centre de Maastricht. Depuis 1986, le partage des coûts des activités du Centre de Maastricht est resté réparti entre les 4 États (coûts d'investissement et de fonctionnement) et l'ensemble des États membres d'Eurocontrol (coûts de soutien), comme indiqué ci-dessus.

Les discussions depuis de nombreuses années concernant la répartition des coûts (de soutien) du Centre de Maastricht, ont conduit l'Agence à présenter cette question lors de la 42e réunion du Conseil provisoire d'Eurocontrol (CP), tenue en décembre 2014. Suite aux discussions tenues au sein du CP, ce dernier a accepté de confier à l'Agence la mise en place d'un groupe de travail sur la répartition des coûts du Centre de Maastricht (MCA-TF) afin de traiter la question des coûts de soutien pour le Centre de Maastricht. Son rapport final a été remis au CP en décembre 2015, ce qui, à son tour, a abouti à l'adoption par Eurocontrol des décisions de la Commission permanente (CN) n° 128 et 129, concernant la répartition des coûts du Centre de Maastricht, la prise de décision par cet organe et le mandat à confier au directeur du Centre de Maastricht pour organiser les services de soutien. Ces deux décisions

CN ont été complétées par une déclaration des 4 États du 19 avril 2016 relative à la compensation de l'impôt national sur les retraites et aux frais de soutien apportés par l'Agence au Centre de Maastricht.

Les deux décisions CN et la déclaration complémentaire des 4 États sont actuellement en vigueur. Cependant, ils sont de nature temporaire et exigent que l'Accord de Maastricht soit modifié afin de mettre en œuvre les différents éléments des deux décisions CN et de la déclaration des 4 États de manière stable et permanente.

L'accord modifiant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation des services et installations de la circulation aérienne par Eurocontrol au centre de contrôle régional de Maastricht (ci-après « l'Accord modificatif ») satisfait à cette exigence.

Le texte des amendements à l'Accord de Maastricht a déjà été approuvé par les États membres d'Eurocontrol par la mesure CN n°17/231 du 1er décembre 2017 qui a chargé le directeur général de l'Agence de signer l'accord susmentionné, lorsqu'il est finalisé, au nom et pour le compte d'Eurocontrol. Cependant, pour que l'Accord modificatif entre en vigueur et prenne pleinement effet, il doit également être signé et ratifié par les 4 États.

2. Raisons de la modification de l'Accord de Maastricht de 1986

Les amendements à l'Accord de Maastricht mettent en œuvre, sur une base stable et permanente, l'équilibre que les États membres d'Eurocontrol se sont efforcés d'atteindre à travers les décisions CN n°128 et n°129 et la déclaration des 4 États. Cet équilibre entre les intérêts des États membres d'Eurocontrol et les États du Centre de Maastricht comprend le transfert de certaines parties des coûts (en relation avec le Centre de Maastricht) de la partie I du budget Eurocontrol (budget commun) vers la partie III (budget Centre de Maastricht, porté par les 4 États). En conséquence, la modification comprend également un renforcement des pouvoirs de décision accordés aux États du Centre de Maastricht et de la liberté de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht.

Cependant, la portée de la prise de décision pour les 4 États, par le biais d'un nouvel organe décisionnel de Maastricht, restera limitée aux questions visées à l'article 6.1 (b) de la convention amendée car d'autres compétences ne pourraient être accordées aux 4 États qu'après avoir modifié la Convention Eurocontrol. Il a en effet été convenu au niveau politique que les modifications des instruments juridiques exigées par les décisions CN n°128 et n°129 devraient se concentrer sur la modification de l'Accord de Maastricht sans toucher la Convention Eurocontrol.

3. Les mesures temporaires

Les deux décisions CN n°128 et n°129 et la déclaration complémentaire des 4 États du 19 avril 2016 sont actuellement en vigueur, mais elles ont un caractère temporaire. Elles exigent que les instruments juridiques pertinents (l'Accord de Maastricht) soient modifiés afin de mettre en œuvre les différents éléments des deux décisions CN et de la déclaration de répartition des coûts des quatre États pour le Centre de Maastricht sur une base stable et permanente.

Les deux décisions précitées prévoient que l'Agence devait obtenir l'approbation du CN pour les modifications de l'Accord de Maastricht avant la fin de 2017 afin d'aboutir à leur entrée en vigueur au 31 décembre 2019. L'approbation du CN a été obtenue en temps utile en décembre 2017. Les décisions CN ont en outre imposé une entrée en vigueur des modifications de l'Accord de Maastricht avant le 31 décembre 2019. Étant donné que ce délai s'est avéré être trop court pour permettre aux 4 États de faire ratifier l'Accord modificatif par leur Parlements, la Commission permanente d'Eurocontrol (par sa décision CN n°133 du 13 juin 2019) a prorogé le délai de ratification jusqu'au 31 décembre 2021.

4. Modifications de l'Accord de Maastricht

À la lumière des discussions complexes au sein du MCA-TF et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. Cette approche répond aux nouvelles exigences au sein de la structure existante de l'Accord de Maastricht. Les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. En outre, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière)

et des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises, article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence, article 10).

5. Aperçu des amendements à l'Accord de Maastricht

Préambule de l'Accord de Maastricht

Une référence aux décisions CN n°128 et n°129 a été introduite dans le préambule de l'Accord de Maastricht, ainsi qu'une référence à la base juridique pour la création éventuelle d'une entreprise. Une explication de l'attribution aux Parties contractantes nationales de pouvoirs de décision opérationnels, techniques, financiers et budgétaires, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel de la CN, a également été introduite (voir commentaire sur l'article 6). Un autre considérant fait le lien entre la clause de responsabilité de l'article 11 de l'Accord de Maastricht modifié et le libellé utilisé dans la décision CN n°129 (voir commentaire sur l'article 11). Enfin, le préambule insiste désormais également sur le fait que le directeur du Centre de Maastricht assurera le fonctionnement quotidien des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, dont la portée a été clarifiée dans le préambule.

Article 1

L'article 1 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 2

L'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

Article 3

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Article 4

L'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

Article 5

Un organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précisé dans le règlement intérieur.

Article 6

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » *Maastricht Decision-Making Body*), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Article 7

Un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Article 8

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des

coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéficiaire du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Article 9

L'article 9 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 10

La référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

Article 11

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) comprend traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

Article 12

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifié) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

Article 13

L'article 13 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 14

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

Article 15

L'article 15 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Annexe I

L'annexe I de l'Accord de Maastricht reste inchangée.

Annexe II

L'article 2.2 de l'Accord de Maastricht a été supprimé, de sorte que la référence à l'article 2.2 au début de l'annexe II est supprimée.

La suppression de l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation à l'article 2.2 de l'Accord facilite la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht. En effet, certaines des installations et équipements énumérés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à la disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Annexe III

Partie I

La partie I de l'annexe III de l'Accord de Maastricht a été renommée et adaptée lorsque la situation juridique a changé depuis l'adoption de l'actuel Accord de Maastricht en 1986. Elle a en particulier été adaptée pour refléter le fait que le mécanisme de préfinancement des investissements en tant que décrit dans la partie I de l'annexe III n'est plus pratiqué car depuis 1995 les investissements sont financés par des prêts bancaires. L'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012 a entraîné de nouvelles modifications des pratiques comptables décrites à l'annexe III.

Partie II

Certains articles ont dû être renumérotés en raison de la suppression des articles 3 à 5 de la partie I de l'annexe III de l'actuel Accord de Maastricht.

L'article 4 devait être mis à jour car l'OAT n'est plus limité à l'Allemagne.

L'article 5 indique que tous les coûts du Centre de Maastricht doivent être pris en charge par les 4 États et non seulement les frais de fonctionnement comme il est actuellement prévu dans l'Accord de Maastricht.

L'article 10 doit également être supprimé car les flux de trésorerie liés aux retraites ont changé depuis l'introduction du fonds de pension.

Partie III

L'accord relatif à la mise en œuvre de l'article 6 de l'Accord de Maastricht deviendra obsolète avec la création de l'organe décisionnel de Maastricht, comme prévu à l'article 5 de l'Accord de Maastricht modifié. Les dispositions pertinentes de l'accord au titre de l'article 6 ont été reprises dans l'article 7 avec les modifications appropriées sous la rubrique « Partie III : partage des coûts ».

Annexe IV

La déclaration des 4 États du 19 avril 2016 relative à la compensation de la taxe nationale sur les retraites et aux frais de soutien apportés par l'Agence au Centre de Maastricht impose que l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires soit incluse dans l'Accord de Maastricht.

6. Mesures complémentaires

Ainsi qu'il a été exposé ci-avant à propos de l'article 6 de l'Accord de Maastricht, il n'a pas été possible d'accorder aux 4 États tous les pouvoirs de décision, prévues par les décisions CN 128 et 129, par une adaptation de l'Accord de Maastricht de 1986. Cela concerne, par exemple, l'approbation des conditions d'emploi du personnel du centre de Maastricht. En vertu des décisions CN n° 128 et 129, cette question devait relever de la compétence décisionnelle du nouvel organe décisionnel de Maastricht des 4 États. Cependant, cette compétence ne pouvait pas être incluse dans l'Accord de Maastricht sans une modification de la Convention amendée.

Par conséquent et afin de combler l'écart avec les principes convenus par les décisions CN n° 128 et n° 129 et les modifications opérées au niveau de l'Accord de Maastricht, la procédure d'approbation tacite, établie en tant que procédure de travail en juin 2016, se poursuivra après l'entrée en vigueur des modifications de l'Accord de Maastricht (cf. mesure CN 17/232 du 1er décembre 2017). La procédure d'approbation tacite doit être considérée comme le complément des pouvoirs de décision accordés aux 4 États dans les modifications de l'Accord de Maastricht. Dans le cadre de cette procédure, applicable aux propositions concernant le Centre de Maastricht auxquelles s'appliquent les procédures décisionnelles de la Convention amendée, les États membres d'Eurocontrol, à moins qu'ils n'informent l'Agence

du contraire, accepteront tacitement les propositions faites par les 4 États comme convenu dans le MDMB sur les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire. Sont également compris dans cette procédure d'approbation tacite les mesures relatives aux investissements nécessaires au fonctionnement du Centre de Maastricht pour autant que ces décisions n'affectent pas la partie I du budget ou ne modifient pas de manière significative les obligations et responsabilités de l'Organisation.

En outre, l'article 4 de l'Accord de Maastricht modifié confère des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. Cela nécessite une modification du statut de l'Agence car conformément à l'article 3.1 des statuts de l'Agence « *l'Agence est gérée par un directeur général qui jouit d'une large indépendance de gestion en ce qui concerne la mise en œuvre, l'utilisation et le fonctionnement efficace des moyens techniques, financiers et personnels mis à sa disposition* ».

Étant donné que le mandat du directeur du Centre de Maastricht à l'article 4 de l'Accord de Maastricht modifié déroge au statut de l'Agence, cette dérogation devait être correctement reflétée dans le statut de l'Agence, ce qui nécessitait une modification. La modification requise a été approuvée par la décision CN n ° 131 du 1er décembre 2017 (et entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur des modifications de l'Accord de Maastricht).

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986
Ministère initiateur:	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur:	Marc Reiter
Tél. :	247-82941
Courriel:	marc.reiter@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Approbation des amendements à un accord international
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	
Date:	9 mai 2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹

Si oui, laquelle/lesquelles:

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:

Oui: Non:

– Citoyens:

Oui: Non:

– Administrations:

Oui: Non:

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues
Suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique,
mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui: Non:
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier
des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour
améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³
pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une
obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?
(nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données
inter-administratif (national ou international) plutôt que de
demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques
concernant la protection des personnes à l'égard du traitement
des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de
l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - le principe que l'administration ne pourra demander des
informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de
procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires,
le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Sinon, pourquoi?

2 N.a.: non applicable.

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
- b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:
- Remarques/Observations:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- Si oui, expliquez pourquoi:
- Ces mesures législatives n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'État luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni de recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère de dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.

*

TEXTE DE L'ACCORD

ACCORD,

fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

VEREINBARUNG

zur Änderung der am 25. November 1986 unterzeichneten Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Vereinbarung)

*Die Bundesrepublik Deutschland,
das Königreich Belgien,
das Großherzogtum Luxemburg,
das Königreich der Niederlande,*

im Folgenden als „die Nationalen Vertragsparteien“ bezeichnet, einerseits,

und

die Europäische Organisation für Flugsicherung (EUROCONTROL),

im Folgenden als „die Organisation“ bezeichnet, andererseits,

in der Erwägung, dass die Ständige Kommission für Flugsicherung der Organisation (im Folgenden als „die Kommission“ bezeichnet) auf Vorschlag des Vorläufigen Rates die in Anlage 1 enthaltenen Änderungen der am 25. November 1986 unterzeichneten Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (im Folgenden als „die Maastricht Vereinbarung“ bezeichnet) genehmigt hat,

in der Erwägung, dass die Kommission auf Vorschlag des Vorläufigen Rates den in Anlage 2 enthaltenen konsolidierten Wortlaut genehmigt hat,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Die Maastricht Vereinbarung wird gemäß, Anlage 1 geändert.

Artikel 2

Der konsolidierte Wortlaut der Maastricht Vereinbarung in der durch die vorliegende Vereinbarung geänderten Fassung ist aus praktischen Erwägungen als Anlage 2 beigefügt.

Artikel 3

1. Diese Vereinbarung bedarf der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung.
2. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden sind bei der Regierung des Königreichs Belgien zu hinterlegen.
3. Diese Vereinbarung tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, nachdem die letzte der Nationalen Vertragsparteien ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt hat.
4. Durch ihre Unterschrift wird die Organisation Vertragspartei dieser Vereinbarung.
5. Die Regierung des Königreichs Belgien notifiziert den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Organisation und der Organisation selbst jede Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden durch eine Nationale Vertragspartei sowie den Tag des Inkrafttretens dieser Vereinbarung.
6. Die Regierung des Königreichs Belgien lässt diese Vereinbarung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen und beim Rat der ICAO nach Artikel 83 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt registrieren.

Artikel 4

Die Nationalen Vertragsparteien ergreifen alle notwendigen Schritte, damit diese Vereinbarung spätestens am 31. Dezember 2021 in Kraft tritt.

*

AGREEMENT

**amending the Agreement relating to the Provision and
Operation of Air Traffic Services and Facilities by EURO-
CONTROL at the Maastricht Area Control Centre signed
on 25 November 1986 (Maastricht Agreement)**

The Federal Republic of Germany,

The Kingdom of Belgium,

The Grand Duchy of Luxembourg,

The Kingdom of the Netherlands,

hereinafter called „the National Contracting Parties“, on the one part,

and

the European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL),

hereinafter called „the Organisation“, on the other part,

Whereas the Permanent Commission for the safety of air navigation of the Organisation (hereinafter called „the Commission“), on the proposal of the Provisional Council, has approved amendments to the Agreement relating to the Provision and Operation of Air Traffic Services and Facilities by EUROCONTROL at the Maastricht Area Control Centre signed on 25 November 1986 (hereinafter called „the Maastricht Agreement“) as set out in Annex 1,

Whereas the Commission, on the proposal of the Provisional Council, has approved the consolidated text set out in Annex 2,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

The Maastricht Agreement shall be amended as set out in Annex 1.

Article 2

For practical purposes, the consolidated text of the Maastricht Agreement as amended by the present agreement is attached at Annex 2.

Article 3

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval.
2. Instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium.
3. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following deposit of the instrument of ratification, acceptance or approval by the last National Contracting Party to complete this formality.
4. The Organisation shall become a party to this Agreement by its signature.
5. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Member States of the Organisation, and the Organisation itself, of any deposit by the National Contracting Parties of an instrument of ratification, acceptance or approval, as well as the date of entry into force of this Agreement.
6. The Government of the Kingdom of Belgium shall cause this Agreement to be registered with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, and with the Council of ICAO, in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

Article 4

The National Contracting Parties shall undertake the necessary steps in order to bring this Agreement into force by 31 December 2021 at the latest.

*

ACCORD
amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986
(Accord de Maastricht)

la République fédérale d'Allemagne,
le Royaume de Belgique,
le Grand-Duché de Luxembourg,
le Royaume des Pays-Bas,

ci-après dénommés « les Parties contractantes nationales », d'une part,

et

l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

ci-après dénommée « l'Organisation », d'autre part,

Considérant que la Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne de l'Organisation (ci-après dénommée « la Commission »), sur proposition du Conseil provisoire, a approuvé les amendements à l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (ci-après dénommé « l'Accord de Maastricht »), figurant à l'Annexe 1,

Considérant que la Commission, sur proposition du Conseil provisoire, a approuvé le texte consolidé figurant à l'Annexe 2,

SONT CONVENU des dispositions qui suivent:

Article premier

L'Accord de Maastricht est amendé comme indiqué à l'Annexe 1.

Article 2

À des fins d'ordre pratique, le texte consolidé de l'Accord de Maastricht tel qu'amendé par le présent accord est joint à l'Annexe 2.

Article 3

1. Le présent accord sera soumis à ratification, acceptation ou approbation.
2. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.
3. Le présent accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité.
4. Par sa signature, l'Organisation devient partie au présent accord.
5. Le gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les Parties contractantes nationales ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent accord.

6. Le gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent accord auprès du Secrétaire général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, et auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 4

Les Parties contractantes nationales prendront les mesures requises pour assurer l'entrée en vigueur du présent accord pour le 31 décembre 2021 au plus tard.

*

OVEREENKOMST

tot wijziging van de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het Luchtverkeersleidingscentrum Maastricht, ondertekend op 25 november 1986 (Overeenkomst van Maastricht)

De Bondsrepubliek Duitsland,

Het Koninkrijk België,

Het Groothertogdom Luxemburg,

Het Koninkrijk der Nederlanden,

hierna genoemd „de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen“, enerzijds,

en

*de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart
(EUROCONTROL),*

hierna genoemd „de Organisatie“, anderzijds,

Overwegende dat de Permanente Commissie voor de veiligheid van de luchtvaart van de Organisatie (hierna genoemd „de Commissie“), op voorstel van de Voorlopige Raad, wijzigingen heeft goedgekeurd in de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het Luchtverkeersbegeleiding Maastricht, ondertekend op 25 november 1986 (hierna genoemd „de Overeenkomst van Maastricht“), zoals uiteengezet in Bijlage 1,

Overwegende dat de Commissie, op voorstel van de Voorlopige Raad, de geconsolideerde tekst in Bijlage 2 heeft goedgekeurd,

ZIJN OVEREENGEKOMEN als volgt:

Artikel 1

De Overeenkomst van Maastricht zal worden gewijzigd zoals uiteengezet in Bijlage 1.

Artikel 2

Uit praktische overwegingen, werd de geconsolideerde tekst van de Overeenkomst van Maastricht, zoals gewijzigd door onderhavige Overeenkomst, als Bijlage 2 toegevoegd.

Artikel 3

1. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

2. Akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden neergelegd bij de Regering van het Koninkrijk België.
3. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Nationale Overeenkomstsluitende Partij die het laatst hiertoe is overgegaan.
4. De Organisatie wordt partij bij deze Overeenkomst door haar te ondertekenen.
5. De Regering van het Koninkrijk België stelt de Regeringen van de overige Lidstaten van de Organisatie en de Organisatie zelf in kennis van elke nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en van de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst.
6. De Regering van het Koninkrijk België laat deze Overeenkomst bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties registreren overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties en bij de Raad van de ICAO overeenkomstig artikel 83 van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 4

De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen zullen de benodigde stappen ondernemen om deze Overeenkomst uiterlijk op 31 december 2021 in werking te laten treden.

*

ACORDO

que modifica o Acordo relativo ao fornecimento e à exploração, pelo EUROCONTROL, das instalações e dos serviços do tráfego aéreo no Centro de Controlo Regional de Maastricht, assinado em Bruxelas em 25 de Novembro de 1986 (Acordo de Maastricht)

A República Federal da Alemanha,

O Reino da Bélgica,

O Grão-Ducado do Luxemburgo,

O Reino dos Países Baixos,

adiante designados par «Partes Contratantes Nacionais», por um lado,

e

a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL),

adiante designada par «Organização», por outro,

Considerando que a Comissão Permanente para a Segurança da Navegação Aérea da Organização (adiante designada por «Comissão»), sob proposta do Conselho provisório, aprovou modificações ao Acordo relativo ao fornecimento e exploração, pelo EUROCONTROL, das instalações e dos serviços do tráfego aéreo no Centro de Controlo Regional de Maastricht, assinado em Bruxelas em 25 de Novembro de 1986 (adiante designado por «Acordo de Maastricht») coma consta no Anexo 1,

Considerando que a Comissão, sob proposta do Conselho provisório, aprovou o texto consolidado que consta no Anexo 2,

ACORDARAM no seguinte:

Artigo 1º

O Acordo de Maastricht será modificado coma estabelecido no Anexo 1.

Artigo 2º

Para efeitos práticos, o texto consolidado do Acordo de Maastricht, tal como modificado pelo presente acordo, figura no Anexo 2.

Artigo 3º

1. O presente Acordo será submetido a um processo de ratificação, aceitação ou aprovação.
2. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação deverão ser depositados junta do Governo do Reino da Bélgica.
3. O presente Acordo entrara em vigor no primeiro dia do segundo mês a seguir ao depósito do instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação pela última Parte Contratante Nacional a completar esta formalidade.
4. Pela sua assinatura, a Organização torna-se parte do presente Acordo.
5. O Governo do Reino da Bélgica notificará os Governos dos outros Estados-membros da Organização e a própria Organização, dos depósitos dos instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação pelas Partes Contratantes Nacionais, bem como da data da entrada em vigor do presente Acordo.
6. O presente Acordo devera, em conformidade com o Artigo 102º da Carta das Nações Unidas e com o Artigo 83º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, ser objecto de registo pelo Governo do Reino da Bélgica, respectivamente, junto do Secretário-Geral das Nações Unidas e do Conselho da OACI.

Artigo 4º

As Partes Contratantes Nacionais deverão tomar as medidas necessárias para que o presente Acordo entre em vigor, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 2021.

*

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten diese Vereinbarung unterschrieben.

GESCHEHEN zu Brüssel in deutscher, englischer, französischer, niederländischer und portugiesischer Sprache in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt wird; diese übermittelt den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Organisation und der Organisation selbst eine beglaubigte Abschrift; bei Abweichungen zwischen den Fassungen ist der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed the Agreement.

DONE at Brussels in the German, English, French, Dutch and Portuguese languages, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other Member States of the Organisation and to the Organisation itself. In the case of inconsistency, the French text shall prevail.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent accord.

FAIT à Bruxelles en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en communiquera des copies certifiées conformes aux gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, le texte en langue française faisant foi en cas de divergence entre les versions.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekende Gevolmachtigden, na overlegging van hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel in de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Portugese taal, in een enkel exemplaar, dat neergelegd zal warden in de archieven van de Regering van het Koninkrijk België, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften zal doen toekomen aan de Regeringen van de overige Lidstaten van de Organisatie en aan de Organisatie zelf. In geval van afwijking tussen de teksten is de Franse tekst doorslaggevend.

EM TESTEMUNHO DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados, após terem apresentado os seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Bruxelas nas línguas alemã, inglesa, francesa, neerlandesa e portuguesa num único exemplar, o qual ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica, que dele enviara cópias devidamente autenticadas aos Governos dos restantes Estados-membros assim coma a própria Organização. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

*

*Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Pour la République fédérale d'Allemagne
Voor de Bondsrepubliek Duitsland
Pela República Federal da Alemanha*


MARTIN KOTTMANN
AMBASSADEUR
15.12.2020

*Für das Königreich Belgien
For the Kingdom of Belgium
Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Pelo Reino da Bélgica*


GILBERT PECKAS
MINISTRE DE LA RÉPUBLIQUE
15/12/2020

Für das Großherzogtum Luxemburg
 For the Grand Duchy of Luxembourg
 Pour le Grand-Duché de Luxembourg
 Voor het Groothertogdom Luxemburg
 Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo



ARLETTE CONZEMIUS
 AMBASSADOR

21/12/2020

Für das Konigreich der Niederlande
 For the Kingdom of the Netherlands
 Pour le Royaume des Pays-Bas
 Voor het Koninkrijk der Nederlanden
 Pelo Reino dos Países Baixos



MELINE ARAKELIAN
 DEPUTY AMBASSADOR

16/12/2020

Für die Europäische Organisation für Flugsicherung
 For the European Organisation for the Safety of Air Navigation
 Pour l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
 Voor de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart
 Pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea




 Director General
 11/12/20
 EAMON BRENNAN

*

ANLAGE 1

Die am 25. November 1986 unterzeichnete Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Vereinbarung), wird wie in den folgenden Artikeln angegeben geändert.

ARTIKEL I

Die folgenden Bestimmungen werden am Ende der Präambel der Maastricht Vereinbarung angefügt:

„in der Erwägung, dass die Kommission den Beschluss Nr. 128 vom 9. Dezember 2015 gefasst hat hinsichtlich der Einführung einer agenturweiten Methode zur Kostenzuteilung und hinsichtlich der dauerhaften Zuteilung der Kosten für Unterstützungsdienste für den Betrieb der Zentrale Maastricht sowie der Kosten für Ausgleichszahlungen für nationale Steuern, die auf Versorgungsbezüge erhoben werden, und für Nebenleistungen, die von der Organisation an ehemaliges in der Zentrale Maastricht beschäftigtes Personal gezahlt werden;

in der Erwägung, dass die Kommission den Beschluss Nr. 129 vom 9. Dezember 2015 gefasst hat hinsichtlich der Beschlussfassung über betriebliche, technische, finanzielle oder haushaltsbezogene Maßnahmen, einschließlich Investitionen, sowie des Mandats des Direktors der Zentrale Maastricht, Unterstützungsdienste einzurichten, die für den Betrieb von der Zentrale Maastricht erforderlich sind;

in der Erwägung, dass die Organisation aufgrund des geänderten EUROCONTROL-Übereinkommens von 1981 und des revidierten Übereinkommens von 1997 durch Beschluss der Kommission und der Generalversammlung berechtigt ist, Unternehmen zu gründen, um die Erfüllung ihrer Aufgaben zu erleichtern;

in der Erwägung, dass aufgrund des geänderten Übereinkommens die Vertragsparteien, die die Organisation gemäß Artikel 2 Absatz 2 jenes Übereinkommens mit der Durchführung spezifischer Aufgaben betraut haben, berechtigt sind, bestimmte Maßnahmen hinsichtlich der Durchführung dieser Aufgaben zu treffen;

in der Erwägung, dass der Umfang dieser Maßnahmen durch Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des geänderten Übereinkommens festgelegt ist;

in der Erwägung dass der Beschluss Nr. 129 der Kommission vom 9. Dezember 2015 festlegt, dass die Nationalen Vertragsparteien die Verantwortung für die Folgen für Einzelplan I des Agenturhaushalts übernehmen, die sich aus ihren Entscheidungen aufgrund der gemäß jenem Beschluss ergriffenen Maßnahmen, sowie aus Maßnahmen des Direktors der Zentrale Maastricht gemäß seinem Mandat, die für die Zentrale Maastricht erforderlichen Unterstützungsdienste einzurichten, ergeben, sowie die vollständige Haftung für diese Entscheidungen und Maßnahmen übernehmen, falls die Organisation im Rahmen des geänderten Übereinkommens für direkte Folgen dieser Entscheidungen oder Maßnahmen haftbar gemacht wird;

in der Erwägung, dass die Organisation für den Fall, dass sie gemäß Artikel 25 Absatz 2 des geänderten Übereinkommens wegen einer solchen Entscheidung oder Maßnahme haftet, ein Rückgriffsrecht gegenüber den Nationalen Vertragsparteien besitzt;

in der Erwägung, dass der Direktor der Zentrale Maastricht gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Vereinbarung für die Durchführung des laufenden Betriebs der Flugsicherungsdienste sowie für den sozialen Dialog verantwortlich ist; und

im Einvernehmen darüber, dass der soziale Dialog Gespräche mit Gewerkschaften und der Personalvertretung hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen von in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal, jedoch nicht deren endgültige Zustimmung umfasst;"

ARTIKEL II

Artikel 2 Absatz 2 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"2. Um die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -diensten gemäß Artikel 1 Absatz 1 dieser Vereinbarung oder die Bereitstellung anderer spezifischer Dienste durch die Zentrale Maastricht zu unterstützen, kann die Organisation durch einen Beschluss der Kommission und auf Anfrage von und in Zusammenarbeit mit den Nationalen Vertragsparteien Unternehmen gründen oder auflösen, die durch spezifische, entweder auf dem Völkerrecht oder auf dem innerstaatlichen Recht eines Mitgliedstaates der Organisation beruhende Satzungen geregelt werden, oder eine Mehrheitsbeteiligung an solchen Unternehmen erwerben."

ARTIKEL III

Artikel 3 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Organisation hat mit dem Ziel, bei optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis die sichere, wirksame und zügige Abwicklung des Flugverkehrs zu gewährleisten,

- (a) gemäß Anlage 1 zum geänderten Übereinkommen (Satzung der Agentur) über ihre Agentur die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorkehrungen zu treffen;
- (b) im Einvernehmen mit den Nationalen Vertragsparteien eine möglichst weitgehende Kompatibilität zwischen den Diensten der Zentrale Maastricht und den Flugverkehrsdiensten sicherzustellen, die von den Nationalen Vertragsparteien in dem ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum durchgeführt werden;
- (c) mit den Nationalen Vertragsparteien Übereinkünfte darüber zu treffen, in welcher Weise die in Anlage II zu dieser Vereinbarung genannten Einrichtungen betrieben werden sollen."

ARTIKEL IV

Artikel 4 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 4

1. Der Direktor der Zentrale Maastricht legt gemäß Artikel 6 dieser Vereinbarung die betrieblichen, technischen, finanziellen und haushaltsbezogenen Maßnahmen sowie die entsprechenden Haushaltsmittel fest.
2. Der Direktor der Zentrale Maastricht ist verantwortlich für die Durchführung des laufenden Betriebs der Flugsicherungsdienste einschließlich der Personal- und Sachverwaltung, und des sozialen Dialogs hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen von in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal. Zu diesem Zweck hat der Direktor der Zentrale Maastricht
 - (a) die internen Vorschriften und dienstrechtlichen Bestimmungen der Organisation sowie alle vom Maastrichter Beschlussfassungsgremium oder von der Kommission gemäß Artikel 3 und 6 dieser Vereinbarung getroffenen Maßnahmen zu befolgen;
 - (b) in den Bereichen Betrieb und Technik für eine enge Konsultierung und Koordinierung mit den Flugsicherungsdienstleistern der Nationalen Vertragsparteien und anderen betroffenen Beteiligten zu sorgen.
3. Der Direktor der Zentrale Maastricht organisiert die für die Zentrale Maastricht erforderlichen Unterstützungsdienste. Er kann um diese Unterstützungsdienste bei der Organisation, bei Dritten oder anderweitig nachsuchen. Bevor der Direktor der Zentrale Maastricht die Entscheidung trifft, Unterstützungsdienste nicht weiter bei der Organisation nachzusuchen, muss eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse und einer Analyse der Auswirkungen der Entscheidung auf den Haushalt der Organisation durch den Direktor der Zentrale Maastricht in Zusammenarbeit mit dem für finanzielle Angelegenheiten zuständigen Direktor der Agentur durchgeführt und den Mitgliedstaaten vorgelegt werden, um die Transparenz sicherzustellen. Sollte der Direktor der Zentrale Maastricht entscheiden, nicht mehr bei der Organisation um Unterstützungsdienste nachzusuchen, beginnt mit der schriftlichen Benachrichtigung des Direktors der Zentrale Maastricht an den Generaldirektor der Agentur eine Kündigungsfrist. Diese Kündigungsfrist darf 12 Monate nicht übersteigen, es sei denn, der Direktor der Zentrale Maastricht und der Generaldirektor der Agentur vereinbaren gemeinsam eine längere Frist, insbesondere dann, wenn es negative Auswirkungen auf den Haushalt der Organisation geben könnte.
4. Die Nationalen Vertragsparteien übernehmen die Verantwortung für Auswirkungen auf Einzelplan I des Haushalts der Organisation, die sich aus Maßnahmen des Direktors der Zentrale Maastricht nach den Absätzen 1, 2 und 3 ergeben. Bei Entscheidungen des Direktors der Zentrale Maastricht hinsichtlich Unterstützungsdiensten gemäß Absatz 3 endet diese Verantwortung mit Ablauf der in diesem Absatz genannten Kündigungsfrist. Die Organisation ergreift alle angemessenen Maßnahmen, um die aus dieser Verantwortung stammenden Auswirkungen auf den Haushalt für die Nationalen Vertragsparteien zu begrenzen."

ARTIKEL V

Ein neuer Artikel 5 mit folgendem Wortlaut wird in die Maastricht Vereinbarung eingefügt:

"Artikel 5

1. Hiermit wird das Maastrichter Beschlussfassungsgremium eingesetzt. Es besteht aus den Nationalen Vertragsparteien.
2. Die Beschlüsse des Maastrichter Beschlussfassungsgremiums bedürfen der Einstimmigkeit der Nationalen Vertragsparteien und sind für diese verbindlich.
3. Das Maastrichter Beschlussfassungsgremium gibt sich seine Geschäftsordnung, einschließlich der Regeln für die Wahl des Vorsitzenden und des Stellvertretenden Vorsitzenden."

ARTIKEL VI

Artikel 5 der Maastricht Vereinbarung wird Artikel 6; er wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 6

1. Das Maastrichter Beschlussfassungsgremium
 - (a) genehmigt das Jahresarbeitsprogramm;
 - (b) genehmigt Investitionspläne und Arbeitsprogramme, die sich über mehrere Jahre erstrecken;
 - (c) genehmigt den Haushalt für die Zentrale Maastricht (einschließlich der Umlageschlüssel) und den Tätigkeitsbericht;
 - (d) erteilt dem Direktor der Zentrale Maastricht Richtlinien, die für die Durchführung von Aufgaben, die der Zentrale Maastricht zugewiesen sind, notwendig sind, insbesondere hinsichtlich
 - (i) des operativen und technischen Konzepts;
 - (ii) der Luftraumorganisation und Sektorisierung;
 - (iii) des Personalbedarfs;
 - (iv) des Tagesgeschäfts;
 - (v) der Bereitstellung erforderlicher Dienste und Einrichtungen für die Organisation gemäß Anlage II dieser Vereinbarung;
 - (vi) Notfallplänen;
 - (e) genehmigt die Ernennung des Direktors der Zentrale Maastricht;
 - (f) trifft bei der Ausübung seiner Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich der Durchführung der in den Artikeln 3 und 4 dieser Vereinbarung aufgeführten Aufgaben die erforderlichen Maßnahmen;

(g) erteilt dem Direktor der Zentrale Maastricht Entlastung für seine Haushaltsführung der Zentrale Maastricht.

2. Für alle anderen Maßnahmen hinsichtlich der Zentrale Maastricht gelten sinngemäß die Bestimmungen des geänderten Übereinkommens und seiner Anlage 1, mit Ausnahme seines Artikels 7 Absatz 1 zweiter, dritter und vierter Satz hinsichtlich der Verfahren für das Treffen von Maßnahmen im Bereich der in Artikel 2 Absatz 1 jenes Übereinkommens aufgeführten Aufgaben. Bei Maßnahmen, die mit einfacher oder gewogener Mehrheit angenommen werden, muss eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen erreicht werden, die die Zustimmung aller Nationalen Vertragsparteien einschließen muss.

3. Die Nationalen Vertragsparteien übernehmen die Verantwortung für Auswirkungen auf Einzelplan I des Haushalts der Organisation, die sich aus den Beschlüssen des Maastrichter Beschlussfassungsgremiums aufgrund von Maßnahmen und Richtlinien ergeben, die gemäß Absatz 1 getroffen wurden. Die Organisation ergreift alle angemessenen Maßnahmen, um die sich aus dieser Verantwortung ergebenden Auswirkungen auf den Haushalt für die Nationalen Vertragsparteien zu begrenzen."

ARTIKEL VII

Artikel 6 der Maastricht Vereinbarung wird aufgehoben.

ARTIKEL VIII

A. Ein neuer Absatz 2 mit folgendem Wortlaut wird in Artikel 7 der Maastricht Vereinbarung eingefügt:

"2. Sollte die Organisation ein Unternehmen gemäß Artikel 2 Absatz 2 dieser Vereinbarung gründen, so kann das Eigentum an den Gebäuden, der Ausstattung und der Einrichtung der Zentrale Maastricht auf das Unternehmen übertragen werden."

B. Artikel 7 Absatz 2 wird Artikel 7 Absatz 3 und erhält folgenden Wortlaut:

"3. Gemäß Artikel 6 Absatz 1 (b) dieser Vereinbarung und unbeschadet der verbliebenen Beschlussfassungskompetenz der Kommission werden Beschlüsse über die Genehmigung von Investitionsplänen durch die Nationalen Vertragsparteien gefasst. Die Finanzierung der mit diesen Investitionen verbundenen Ausgaben erfolgt über einen Sonderanhang zum Haushalt der Organisation. Die Finanzierungsregeln sind in Teil I des als Anlage III zu dieser Vereinbarung aufgeführten Finanzprotokolls festgelegt."

ARTIKEL IX

Artikel 8 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Artikel ersetzt:

"Artikel 8

1. Die in Personalkosten, sonstige Betriebskosten, Abschreibungen, Kapitalkosten und außerordentliche Aufwendungen unterteilten Kosten der Organisation für die Zentrale Maastricht werden gemäß Teil II des als Anlage III zu dieser Vereinbarung aufgeführten Finanzprotokolls festgesetzt und in einen Sonderanhang zum Haushalt der Organisation eingestellt. Die Finanzierung dieses Anhangs erfolgt durch die Nationalen Vertragsparteien nach einem zwischen ihnen zu vereinbarenden Verteilungsschlüssel.
2. Die Kosten für von der Zentrale Maastricht durchgeführte Tätigkeiten und bereitgestellte Expertise zum Nutzen der Organisation werden gemäß der agenturweiten Methode zur Kostenzuteilung, die für alle Unterstützungskosten der Agentur eingeführt wurde, den jeweiligen Einzelplänen des Agenturhaushalts zugewiesen."

ARTIKEL X

Artikel 10 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 10

1. Sollte eine oder sollten mehrere der Nationalen Vertragsparteien es beantragen, so kann die Organisation durch die Zentrale Maastricht Unterstützung bei der Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten leisten. Bei Störungen kann die Organisation auf Anfrage einer oder mehrerer Nationaler Vertragsparteien Flugverkehrsdienste im Luftraum der jeweiligen Nationalen Vertragspartei oder Vertragsparteien außerhalb der Grenzen gemäß Anlage I dieser Vereinbarung bereitstellen. Ebenso können die Nationalen Vertragsparteien auf Anfrage der Organisation Flugverkehrsdienste im Luftraum gemäß den in Anlage I dieser Vereinbarung festgelegten Grenzen bereitstellen.
2. Der Bereitstellung dieser Dienste muss ein Briefwechsel zwischen dem Generaldirektor der Agentur und einem ordnungsgemäß bevollmächtigten Vertreter der betreffenden Nationalen Vertragspartei oder Vertragsparteien vorangegangen sein. Die Dienste müssen gemäß den von den Nationalen Vertragsparteien genehmigten Notfallplänen bereitgestellt werden.
3. Der Generaldirektor der Agentur informiert die Mitgliedstaaten der Organisation, sobald Dienste gemäß diesem Artikel bereitgestellt werden.
4. Die Bereitstellung dieser Dienste muss auf Maßnahmen begrenzt bleiben, die für die Dauer der Störung erforderlich sind."

ARTIKEL XI

Artikel 11 Absätze 1 bis 3 der Maastricht Vereinbarung werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- “1. Jede Nationale Vertragspartei haftet für alle Schäden, die aus den der Organisation nach Artikel 2 Absatz 3 und Anlage II dieser Vereinbarung bereitgestellten Diensten oder im Zusammenhang damit entstehen, soweit diese Schäden ihr zuzurechnen sind.
2. Außer in dem in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Fall stellt die Organisation die Nationalen Vertragsparteien frei von allen Ansprüchen aufgrund von Schäden, die als Folge von oder im Zusammenhang mit Dienstleistungen nach Artikel 1 Absatz 1, Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 10 dieser Vereinbarung entstanden sind.
3. Die Organisation kann gemäß Artikel 25 Absatz 2 des geänderten Übereinkommens haftbar gemacht werden. Sie kann jedoch in den in Absatz 1 dieses Artikels, Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 und Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen für jegliche in dieser Hinsicht entstandene Schadensersatzpflicht Regressansprüche gegen die Nationalen Vertragsparteien anmelden.”

ARTIKEL XII

Artikel 12 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 12

Die in den Anlagen enthaltenen Bestimmungen sind Bestandteil dieser Vereinbarung. Die Anlagen I, II und III dieser Vereinbarung können jedoch durch einen Briefwechsel zwischen den Nationalen Vertragsparteien und dem Generaldirektor der Agentur geändert werden, sofern diese Änderungen die Rechte und Pflichten der Organisation und der Nationalen Vertragsparteien aufgrund der Artikel 1 bis 15 dieser Vereinbarung nicht berühren. Der Generaldirektor der Agentur kann sämtliche Änderungen der Anlagen I, II und III dieser Vereinbarung im Namen der Organisation genehmigen, solange die Kommission rechtzeitig darüber informiert wird. Anlage IV dieser Vereinbarung kann durch einstimmigen Beschluss der Kommission geändert werden."

ARTIKEL XIII

Artikel 14 Absatz 3 der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- "3. Diese Vereinbarung tritt in Kraft, nachdem die letzte der Nationalen Vertragsparteien ihre Ratifikations-, Annahme- oder Zustimmungsurkunde hinterlegt hat."

ARTIKEL XIV

Der Hinweis auf "Artikel 2.2 der Vereinbarung" in Anlage II der Maastricht Vereinbarung wird gestrichen.

ARTIKEL XV

In Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird der Titel des Teil 1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Teil I: Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen"

ARTIKEL XVI

Artikel 1 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 1

Die Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen für die Zentrale Maastricht werden aus einem Sonderanhang (innerhalb von Einzelplan III des Haushalts der Agentur) finanziert."

ARTIKEL XVII

Artikel 2 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 2

Die Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen zu Lasten dieses Sonderanhangs werden durch Bankdarlehen oder andere von der Organisation zur Verfügung gestellte Mittel finanziert."

ARTIKEL XVIII

Die Artikel 3, 4 und 5 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung werden aufgehoben.

ARTIKEL XIX

Artikel 6 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird Artikel 3 dieser Anlage.

ARTIKEL XX

Artikel 7 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird Artikel 4 dieser Anlage. Sein Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Artikel 4

1. Die Betriebsausgaben zu Lasten dieses Sonderanhangs werden durch direkte Beiträge der Nationalen Vertragsparteien für die Kontrolle des allgemeinen Flugverkehrs, die nach einem zwischen ihnen zu vereinbarenden Verteilungsschlüssel festgelegt werden, sowie

gegebenenfalls durch Sonderbeiträge der betreffenden Nationalen Vertragsparteien für den militärischen Anteil an den Betriebskosten ausgeglichen."

ARTIKEL XXI

Artikel 8 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird Artikel 5 dieser Anlage und erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 5

In diesen Sonderanhang sind ausreichende Mittel zur Deckung aller Kosten einzustellen, die zur Gewährleistung des sicheren Betriebs der Zentrale Maastricht erforderlich sind, insbesondere

- (a) die Brutto-Dienstbezüge, einschließlich der Zulagen und Vergütungen des gesamten Personals in der Zentrale Maastricht;
- (b) Ausgaben für die Ausbildung des Personals der Zentrale Maastricht entsprechend der geltenden Regelung;
- (c) alle Zahlungen, die als Folge eines auf die alleinige Veranlassung der Nationalen Vertragsparteien gefassten Beschlusses im Falle des Ausscheidens aus dem aktiven Dienst zu leisten sind;
- (d) den Arbeitgeberanteil an den Vorsorgekosten für das Personal der Zentrale Maastricht gemäß Artikel 6 dieser Anlage und den entsprechenden Teil der Verpflichtungen aus zurückliegenden Dienstzeiten für Versorgungsansprüche des Personals der Zentrale Maastricht, einschließlich der Verpflichtungen aus zurückliegenden Dienstzeiten gegenüber Personal aus dem operativen Bereich der Lohngruppe O;
- (e) Kosten für Unterstützungsdienste, die der Zentrale Maastricht bereitgestellt werden;
- (f) die Kosten aller Versicherungen, die die Organisation zur Abdeckung aller oder einiger Risiken abschließt, die sich aus dieser Vereinbarung ergeben;
- (g) die Kosten für Ausgleichszahlungen der Organisation für nationale Steuern, die auf Versorgungsbezüge von ehemals in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal erhoben werden, das eine Altersversorgung oder Invaliditätsunterstützung von der Organisation erhält, sowie Zahlungen an Begünstigte, die Versorgungsbezüge gemäß Artikel 79 oder 80 des Personalstatuts für Beamte der EUROCONTROL Agentur und den Allgemeinen Beschäftigungsbedingungen für Beamte der Zentrale Maastricht erhalten, und zwar anteilmäßig entsprechend den Zeiträumen, in denen das betroffene Personal in der Zentrale Maastricht im Verhältnis zu seiner gesamten Dienstzeit bei der Agentur beschäftigt war;
- (h) die Kosten für Nebenleistungen, die von der Organisation an Versorgungsempfänger gezahlt werden, die ehemals in der Zentrale Maastricht beschäftigt waren und eine Altersversorgung oder Invaliditätsunterstützung von der Organisation erhalten, sowie Zahlungen an Begünstigte, die Versorgungsbezüge gemäß Artikel 79 oder 80 des Personalstatuts für Beamte der EUROCONTROL Agentur und den Allgemeinen

Beschäftigungsbedingungen für Beamte der Zentrale Maastricht erhalten, und zwar anteilmäßig entsprechend den Zeiträumen, in denen das betroffene Personal in der Zentrale Maastricht im Verhältnis zu seiner gesamten Dienstzeit bei der Agentur beschäftigt war;

- (i) andere Betriebskosten einschließlich Kosten für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen, insbesondere externe Dienstleistungen und externes Personal, Material-, Energie- und Versorgungskosten, Mietkosten, Ausgaben für Ausrüstungen und Einrichtungen sowie Instandhaltungs-, und Reisekosten;
- (j) Abschreibungen;
- (k) Kapitalkosten."

ARTIKEL XXII

Artikel 9 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird Artikel 6 dieser Anlage.

ARTIKEL XXIII

Artikel 10 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird aufgehoben.

ARTIKEL XXIV

Nach dem neuen Artikel 6 der Anlage III der Maastricht Vereinbarung wird ein neuer Teil III mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Teil III: *Aufteilung der Kosten*"

ARTIKEL XXV

Ein neuer Artikel 7 mit folgendem Wortlaut wird in Anlage III der Maastricht Vereinbarung angefügt:

"Artikel 7

1. Die Nationalen Vertragsparteien vereinbaren, in ihre jährliche Kostengrundlage für Flugsicherungs-Streckengebühren einen Betrag aufzunehmen, der der jährlichen Amortisation und den auf die Kapitalaufwendungen für die vereinbarten Investitionen entfallenden Zinsen in der Zentrale Maastricht entspricht, und diese Beträge unter sich im Verhältnis des Flugverkehrskontrollpersonals aufzuteilen, das in den für den Luftraum der einzelnen Vertragsparteien bestimmten Kontrollsektoren beschäftigt ist, wobei der Luftraum des Königreichs Belgien und des Großherzogtums Luxemburg als eine Einheit betrachtet wird.

2. Die Nationalen Vertragsparteien vereinbaren, die Betriebskosten für die Kontrolle des allgemeinen Flugverkehrs in der Zentrale Maastricht nach dem gleichen Verteilungsschlüssel aufzuteilen, wie er in Absatz 1 beschrieben ist.

3. Die Anteile, die sich aus dem Verteilungsschlüssel nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ergeben, werden alljährlich nach dem Stand vom 1. Januar des jeweiligen Haushaltsjahres ermittelt und vom Maastrichter Beschlussfassungsgremium im Rahmen des in Artikel 6 Absatz 1 (c) dieser Vereinbarung genannten Haushaltsverfahrens festgesetzt.

4. Die gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels auf das Königreich Belgien und das Großherzogtum Luxemburg als eine Einheit entfallenden Kostenanteile werden wie folgt zwischen den beiden Staaten aufgeteilt:

Königreich Belgien: 97%

Großherzogtum Luxemburg: 3%."

ARTIKEL XXVI

Die folgende Bestimmung wird der Maastricht Vereinbarung vorübergehend als neue Anlage IV angefügt:

"ANLAGE IV

Einziges Artikel

Für den Zeitraum von 2019 bis 2025 werden die jährlichen Kosten, die für die Zentrale Maastricht hinsichtlich der Kostenpunkte aus Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben g und h der Anlage III (Ausgleichszahlungen für Steuern und Nebenleistungen) in den Sonderanhang zum Haushalt der Organisation aufzunehmen sind, entsprechend folgender Prozentsätze der Gesamtkosten dieser Posten festgesetzt:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio. €	11,9 Mio. €	13,9 Mio. €	17,0 Mio. €	18,2 Mio. €	19,2 Mio. €	20,3 Mio. €

Die Beträge sind Richtwerte, die auf dem Geschäftsplan der Agentur von 2016 basieren; sie werden jährlich anhand der neuesten von der Agentur für die Erstellung des Haushalts der jeweiligen Jahre verwendeten Prognose festgesetzt."

ANLAGE 2

Konsolidierter Text
der am 25. November 1986 unterzeichneten Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Vereinbarung) und seinen Änderungen

**VEREINBARUNG ÜBER DIE BEREITSTELLUNG UND DEN BETRIEB VON
FLUGSICHERUNGSEINRICHTUNGEN UND -DIENSTEN DURCH
EUROCONTROL
IN DER BEZIRKSKONTROLLZENTRALE MAASTRICHT**

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

im Folgenden als „die Nationalen Vertragsparteien“ bezeichnet, einerseits, und

DIE EUROPÄISCHE ORGANISATION FÜR FLUGSICHERUNG (EUROCONTROL),

im Folgenden als „die Organisation“ bezeichnet, andererseits,

in der Erwägung, dass die Ständige Kommission für Flugsicherung der Organisation, im Folgenden als „die Kommission“ bezeichnet, gemäß Anlage 3 zu dem am 12. Februar 1981 in Brüssel unterzeichneten Protokoll zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 (im Folgenden als „das Protokoll“ bezeichnet) auf Vorschlag der Nationalen Vertragsparteien eine

Lösung für die Zukunft der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (im Folgenden als „die Zentrale Maastricht“ bezeichnet) angenommen hat und ihre Anwendung beschließen wird;

in der Erwägung, dass die Zentrale Maastricht als EUROCONTROL-Einrichtung beibehalten wird, die für die Organisation das unerlässliche Bindeglied zwischen ihren Grundaufgaben nach Artikel 2 Absatz 1 des 1981 in Brüssel geänderten EUROCONTROL-Übereinkommens (im Folgenden als „das geänderte Übereinkommen“ bezeichnet) und der praktischen Durchführung der Flugsicherungsdienste darstellt und es ihr ermöglicht, ihre technischen und betrieblichen Erfahrungen auf dem Gebiet der Flugverkehrsdienste zu erhalten und zu erweitern;

in der Erwägung, dass diese Lösung dem Wunsch der Nationalen Vertragsparteien entspricht, die Organisation gemäß den Bestimmungen des geänderten Übereinkommens, insbesondere seiner Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b und 12, mit der Bereitstellung und dem Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten im Auftrag der Nationalen Vertragsparteien zu betrauen;

in der Erwägung, dass die Kommission den Beschluss Nr. 128 vom 9. Dezember 2015 gefasst hat hinsichtlich der Einführung einer agenturweiten Methode zur Kostenzuteilung und hinsichtlich der dauerhaften Zuteilung der Kosten für Unterstützungsdienste für den Betrieb der Zentrale Maastricht sowie der Kosten für Ausgleichszahlungen für nationale Steuern, die auf Versorgungsbezüge erhoben werden, und für Nebenleistungen, die von der Organisation an ehemaliges in der Zentrale Maastricht beschäftigtes Personal gezahlt werden;

in der Erwägung, dass die Kommission den Beschluss Nr. 129 vom 9. Dezember 2015 gefasst hat hinsichtlich der Beschlussfassung über betriebliche, technische, finanzielle oder haushaltsbezogene Maßnahmen, einschließlich Investitionen, sowie des Mandats des Direktors der Zentrale Maastricht, Unterstützungsdienste einzurichten, die für den Betrieb von der Zentrale Maastricht erforderlich sind;

in der Erwägung, dass die Organisation aufgrund des geänderten EUROCONTROL-Übereinkommens von 1981 und des revidierten Übereinkommens von 1997 durch Beschluss der Kommission und der Generalversammlung berechtigt ist, Unternehmen zu gründen, um die Erfüllung ihrer Aufgaben zu erleichtern;

in der Erwägung, dass aufgrund des geänderten Übereinkommens die Vertragsparteien, die die Organisation gemäß Artikel 2 Absatz 2 jenes Übereinkommens mit der Durchführung spezifischer Aufgaben betraut haben, berechtigt sind, bestimmte Maßnahmen hinsichtlich der Durchführung dieser Aufgaben zu treffen;

in der Erwägung, dass der Umfang dieser Maßnahmen durch Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des geänderten Übereinkommens festgelegt ist;

in der Erwägung dass der Beschluss Nr. 129 der Kommission vom 9. Dezember 2015 festlegt, dass die Nationalen Vertragsparteien die Verantwortung für die Folgen für Einzelplan I des Agenturhaushalts übernehmen, die sich aus ihren Entscheidungen aufgrund der gemäß jenem Beschluss ergriffenen Maßnahmen, sowie aus Maßnahmen des Direktors der Zentrale Maastricht gemäß seinem Mandat, die für die Zentrale Maastricht erforderlichen Unterstützungsdienste einzurichten, ergeben, sowie die vollständige Haftung für diese Entscheidungen und Maßnahmen übernehmen, falls die Organisation im Rahmen des

geänderten Übereinkommens für direkte Folgen dieser Entscheidungen oder Maßnahmen haftbar gemacht wird;

in der Erwägung, dass die Organisation für den Fall, dass sie gemäß Artikel 25 Absatz 2 des geänderten Übereinkommens wegen einer solchen Entscheidung oder Maßnahme haftet, ein Rückgriffsrecht gegenüber den Nationalen Vertragsparteien besitzt;

in der Erwägung, dass der Direktor der Zentrale Maastricht gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Vereinbarung für die Durchführung des laufenden Betriebs der Flugsicherungsdienste sowie für den sozialen Dialog verantwortlich ist; und

im Einvernehmen darüber, dass der soziale Dialog Gespräche mit Gewerkschaften und der Personalvertretung hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen von in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal, jedoch nicht deren endgültige Zustimmung umfasst;

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1

1. Die Nationalen Vertragsparteien beauftragen die Organisation gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b des geänderten Übereinkommens mit der Bereitstellung und dem Betrieb der Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -dienste in dem Umfang und in der Art und Weise wie in dieser Vereinbarung beschrieben. Zu diesem Zweck benutzt die Organisation die Einrichtungen der Zentrale Maastricht und stellt das für den Betrieb und die Instandhaltung der Zentrale benötigte Personal.

2. Jede Nationale Vertragspartei behält hinsichtlich des Luftraums über ihrem Hoheitsgebiet und hinsichtlich der Teile des Luftraums über der offenen See, die ihr aufgrund des Luffahrtplans für die Region Europa der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden als „ICAO“ bezeichnet) zugewiesen sind, ihre Zuständigkeiten und Verpflichtungen auf den Gebieten der Luftfahrtgesetzgebung, der Festlegung von Regeln und Bestimmungen, der Luftraumorganisation und der Beziehungen zu internationalen Organisationen wie der ICAO, zu den Luftraumbenutzern und sonstigen Dritten.

Artikel 2

1. Die Organisation übernimmt die Bereitstellung der Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und den Betrieb der Flugsicherungs-Streckendienste für den Luftverkehr nach Artikel 3 Absatz 3 des geänderten Übereinkommens in dem Luftraum, dessen Grenzen in Anlage I zu dieser Vereinbarung angegeben sind.

2. Um die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -diensten gemäß Artikel 1 Absatz 1 dieser Vereinbarung oder die Bereitstellung anderer spezifischer Dienste durch die Zentrale Maastricht zu unterstützen, kann die Organisation durch einen Beschluss der Kommission und auf Anfrage von und in Zusammenarbeit mit den Nationalen Vertragsparteien Unternehmen gründen oder auflösen, die durch spezifische,

entweder auf dem Völkerrecht oder auf dem innerstaatlichen Recht eines Mitgliedstaates der Organisation beruhende Satzungen geregelt werden, oder eine Mehrheitsbeteiligung an solchen Unternehmen erwerben.

3. Die Nationalen Vertragsparteien treffen im Rahmen ihrer Zuständigkeit alle Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Organisation ihre Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung erfüllen kann; dies gilt insbesondere für die Zuteilung von Funksprechfrequenzen.

Artikel 3

Die Organisation hat mit dem Ziel, bei optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis die sichere, wirksame und zügige Abwicklung des Flugverkehrs zu gewährleisten,

- (a) gemäß Anlage 1 zum geänderten Übereinkommen (Satzung der Agentur) über ihre Agentur die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorkehrungen zu treffen;
- (b) im Einvernehmen mit den Nationalen Vertragsparteien eine möglichst weitgehende Kompatibilität zwischen den Diensten der Zentrale Maastricht und den Flugverkehrsdiensten sicherzustellen, die von den Nationalen Vertragsparteien in dem ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum durchgeführt werden;
- (c) mit den Nationalen Vertragsparteien Übereinkünfte darüber zu treffen, in welcher Weise die in Anlage II zu dieser Vereinbarung genannten Einrichtungen betrieben werden sollen.

Artikel 4

1. Der Direktor der Zentrale Maastricht legt gemäß Artikel 6 dieser Vereinbarung die betrieblichen, technischen, finanziellen und haushaltsbezogenen Maßnahmen sowie die entsprechenden Haushaltsmittel fest.

2. Der Direktor der Zentrale Maastricht ist verantwortlich für die Durchführung des laufenden Betriebs der Flugsicherungsdienste einschließlich der Personal- und Sachverwaltung, und des sozialen Dialogs hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen von in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal. Zu diesem Zweck hat der Direktor der Zentrale Maastricht

- (a) die internen Vorschriften und dienstrechtlichen Bestimmungen der Organisation sowie alle vom Maastrichter Beschlussfassungsgremium oder von der Kommission gemäß Artikel 3 und 6 dieser Vereinbarung getroffenen Maßnahmen zu befolgen;
- (b) in den Bereichen Betrieb und Technik für eine enge Konsultierung und Koordinierung mit den Flugsicherungsdienstleistern der Nationalen Vertragsparteien und anderen betroffenen Beteiligten zu sorgen.

3. Der Direktor der Zentrale Maastricht organisiert die für die Zentrale Maastricht erforderlichen Unterstützungsdienste. Er kann um diese Unterstützungsdienste bei der Organisation, bei Dritten oder anderweitig nachsuchen. Bevor der Direktor der Zentrale

Maastricht die Entscheidung trifft, Unterstützungsdienste nicht weiter bei der Organisation nachzusuchen, muss eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse und einer Analyse der Auswirkungen der Entscheidung auf den Haushalt der Organisation durch den Direktor der Zentrale Maastricht in Zusammenarbeit mit dem für finanzielle Angelegenheiten zuständigen Direktor der Agentur durchgeführt und den Mitgliedstaaten vorgelegt werden, um die Transparenz sicherzustellen. Sollte der Direktor der Zentrale Maastricht entscheiden, nicht mehr bei der Organisation um Unterstützungsdienste nachzusuchen, beginnt mit der schriftlichen Benachrichtigung des Direktors der Zentrale Maastricht an den Generaldirektor der Agentur eine Kündigungsfrist. Diese Kündigungsfrist darf 12 Monate nicht übersteigen, es sei denn, der Direktor der Zentrale Maastricht und der Generaldirektor der Agentur vereinbaren gemeinsam eine längere Frist, insbesondere dann, wenn es negative Auswirkungen auf den Haushalt der Organisation geben könnte.

4. Die Nationalen Vertragsparteien übernehmen die Verantwortung für Auswirkungen auf Einzelplan I des Haushalts der Organisation, die sich aus Maßnahmen des Direktors der Zentrale Maastricht nach den Absätzen 1, 2 und 3 ergeben. Bei Entscheidungen des Direktors der Zentrale Maastricht hinsichtlich Unterstützungsdiensten gemäß Absatz 3 endet diese Verantwortung mit Ablauf der in diesem Absatz genannten Kündigungsfrist. Die Organisation ergreift alle angemessenen Maßnahmen, um die aus dieser Verantwortung stammenden Auswirkungen auf den Haushalt für die Nationalen Vertragsparteien zu begrenzen.

Artikel 5

1. Hiermit wird das Maastrichter Beschlussfassungsgremium eingesetzt. Es besteht aus den Nationalen Vertragsparteien.
2. Die Beschlüsse des Maastrichter Beschlussfassungsgremiums bedürfen der Einstimmigkeit der Nationalen Vertragsparteien und sind für diese verbindlich.
3. Das Maastrichter Beschlussfassungsgremium gibt sich seine Geschäftsordnung, einschließlich der Regeln für die Wahl des Vorsitzenden und des Stellvertretenden Vorsitzenden.

Artikel 6

1. Das Maastrichter Beschlussfassungsgremium
 - (a) genehmigt das Jahresarbeitsprogramm;
 - (b) genehmigt Investitionspläne und Arbeitsprogramme, die sich über mehrere Jahre erstrecken;
 - (c) genehmigt den Haushalt für die Zentrale Maastricht (einschließlich der Umlageschlüssel) und den Tätigkeitsbericht;
 - (d) erteilt dem Direktor der Zentrale Maastricht Richtlinien, die für die Durchführung von Aufgaben, die der Zentrale Maastricht zugewiesen sind, notwendig sind; insbesondere hinsichtlich

- (i) des operativen und technischen Konzepts;
 - (ii) der Luftraumorganisation und Sektorisierung;
 - (iii) des Personalbedarfs;
 - (iv) des Tagesgeschäfts;
 - (v) der Bereitstellung erforderlicher Dienste und Einrichtungen für die Organisation gemäß Anlage II dieser Vereinbarung;
 - (vi) Notfallplänen;
- (e) genehmigt die Ernennung des Direktors der Zentrale Maastricht;
 - (f) trifft bei der Ausübung seiner Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich der Durchführung der in den Artikeln 3 und 4 dieser Vereinbarung aufgeführten Aufgaben die erforderlichen Maßnahmen;
 - (g) erteilt dem Direktor der Zentrale Maastricht Entlastung für seine Haushaltsführung der Zentrale Maastricht.

2. Für alle anderen Maßnahmen hinsichtlich der Zentrale Maastricht gelten sinngemäß die Bestimmungen des geänderten Übereinkommens und seiner Anlage 1, mit Ausnahme seines Artikels 7 Absatz 1 zweiter, dritter und vierter Satz hinsichtlich der Verfahren für das Treffen von Maßnahmen im Bereich der in Artikel 2 Absatz 1 jenes Übereinkommens aufgeführten Aufgaben. Bei Maßnahmen, die mit einfacher oder gewogener Mehrheit angenommen werden, muss eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen erreicht werden, die die Zustimmung aller Nationalen Vertragsparteien einschließen muss.

3. Die Nationalen Vertragsparteien übernehmen die Verantwortung für Auswirkungen auf Einzelplan I des Haushalts der Organisation, die sich aus den Beschlüssen des Maastrichter Beschlussfassungsgremiums aufgrund von Maßnahmen und Richtlinien ergeben, die gemäß Absatz 1 getroffen wurden. Die Organisation ergreift alle angemessenen Maßnahmen, um die sich aus dieser Verantwortung ergebenden Auswirkungen auf den Haushalt für die Nationalen Vertragsparteien zu begrenzen.

Artikel 7

1. Die in der Zentrale Maastricht erforderlichen Investitionen für die Durchführung der nach dieser Vereinbarung an die Organisation übertragenen Aufgaben werden von der Organisation getätigt.
2. Sollte die Organisation ein Unternehmen gemäß Artikel 2 Absatz 2 dieser Vereinbarung gründen, so kann das Eigentum an den Gebäuden, der Ausstattung und der Einrichtung der Zentrale Maastricht auf das Unternehmen übertragen werden.
3. Gemäß Artikel 6 Absatz 1 (b) dieser Vereinbarung und unbeschadet der verbliebenen Beschlussfassungskompetenz der Kommission werden Beschlüsse über die Genehmigung von Investitionsplänen durch die Nationalen Vertragsparteien gefasst. Die Finanzierung der mit diesen Investitionen verbundenen Ausgaben erfolgt über einen Sonderanhang zum

Haushalt der Organisation. Die Finanzierungsregeln sind in Teil I des als Anlage III zu dieser Vereinbarung aufgeführten Finanzprotokolls festgelegt.

Artikel 8

1. Die in Personalkosten, sonstige Betriebskosten, Abschreibungen, Kapitalkosten und außerordentliche Aufwendungen unterteilten Kosten der Organisation für die Zentrale Maastricht werden gemäß Teil II des als Anlage III zu dieser Vereinbarung aufgeführten Finanzprotokolls festgesetzt und in einen Sonderanhang zum Haushalt der Organisation eingestellt. Die Finanzierung dieses Anhangs erfolgt durch die Nationalen Vertragsparteien nach einem zwischen ihnen zu vereinbarenden Verteilungsschlüssel.
2. Die Kosten für von der Zentrale Maastricht durchgeführte Tätigkeiten und bereitgestellte Expertise zum Nutzen der Organisation werden gemäß der agenturweiten Methode zur Kostenzuteilung, die für alle Unterstützungskosten der Agentur eingeführt wurde, den jeweiligen Einzelplänen des Agenturhaushalts zugewiesen.

Artikel 9

Das in der Zentrale Maastricht beschäftigte EUROCONTROL-Personal unterliegt den für das Personal der Organisation geltenden dienstrechtlichen Vorschriften.

Artikel 10

1. Sollte eine oder sollten mehrere der Nationalen Vertragsparteien es beantragen, so kann die Organisation durch die Zentrale Maastricht Unterstützung bei der Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten leisten. Bei Störungen kann die Organisation auf Anfrage einer oder mehrerer Nationaler Vertragsparteien Flugverkehrsdienste im Luftraum der jeweiligen Nationalen Vertragspartei oder Vertragsparteien außerhalb der Grenzen gemäß Anlage I dieser Vereinbarung bereitstellen. Ebenso können die Nationalen Vertragsparteien auf Anfrage der Organisation Flugverkehrsdienste im Luftraum gemäß den in Anlage I dieser Vereinbarung festgelegten Grenzen bereitstellen.
2. Der Bereitstellung dieser Dienste muss ein Briefwechsel zwischen dem Generaldirektor der Agentur und einem ordnungsgemäß bevollmächtigten Vertreter der betreffenden Nationalen Vertragspartei oder Vertragsparteien vorangegangen sein. Die Dienste müssen gemäß den von den Nationalen Vertragsparteien genehmigten Notfallplänen bereitgestellt werden.
3. Der Generaldirektor der Agentur informiert die Mitgliedstaaten der Organisation, sobald Dienste gemäß diesem Artikel bereitgestellt werden.
4. Die Bereitstellung dieser Dienste muss auf Maßnahmen begrenzt bleiben, die für die Dauer der Störung erforderlich sind.

Artikel 11

1. Jede Nationale Vertragspartei haftet für alle Schäden, die aus den der Organisation nach Artikel 2 Absatz 3 und Anlage II dieser Vereinbarung bereitgestellten Diensten oder im Zusammenhang damit entstehen, soweit diese Schäden ihr zuzurechnen sind.

2. Außer in dem in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Fall stellt die Organisation die Nationalen Vertragsparteien frei von allen Ansprüchen aufgrund von Schäden, die als Folge von oder im Zusammenhang mit Dienstleistungen nach Artikel 1 Absatz 1, Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 10 dieser Vereinbarung entstanden sind.

3. Die Organisation kann gemäß Artikel 25 Absatz 2 des geänderten Übereinkommens haftbar gemacht werden. Sie kann jedoch in den in Absatz 1 dieses Artikels, Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 und Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen für jegliche in dieser Hinsicht entstandene Schadensersatzpflicht Regressansprüche gegen die Nationalen Vertragsparteien anmelden.

4. Die Organisation kann in ihrem eigenen Namen eine Versicherung abschließen, um sich gegen alle oder einen Teil der im Rahmen dieser Vereinbarung eingegangenen Risiken einschließlich Verluste durch entgangene Einnahmen und insbesondere Risiken in folgendem Zusammenhang zu sichern:

- (a) Haftung gegenüber Dritten (Fluggesellschaften, Benutzer, Fluggäste usw.),
- (b) Haftung gegenüber Staaten,
- (c) Beschädigung oder Verlust ihrer Einrichtungen.

Artikel 12

Die in den Anlagen enthaltenen Bestimmungen sind Bestandteil dieser Vereinbarung. Die Anlagen I, II und III dieser Vereinbarung können jedoch durch einen Briefwechsel zwischen den Nationalen Vertragsparteien und dem Generaldirektor der Agentur geändert werden, sofern diese Änderungen die Rechte und Pflichten der Organisation und der Nationalen Vertragsparteien aufgrund der Artikel 1 bis 15 dieser Vereinbarung nicht berühren. Der Generaldirektor der Agentur kann sämtliche Änderungen der Anlagen I, II und III dieser Vereinbarung im Namen der Organisation genehmigen, solange die Kommission rechtzeitig darüber informiert wird. Anlage IV dieser Vereinbarung kann durch einstimmigen Beschluss der Kommission geändert werden.

Artikel 13

Auf Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung oder ihrer Anlagen sind die Bestimmungen des Artikels 31 des geänderten Übereinkommens sinngemäß anzuwenden.

Artikel 14

1. Diese Vereinbarung bedarf der Ratifikation, der Annahme oder der Zustimmung.
2. Die Ratifikations-, Annahme- oder Zustimmungsurkunden sind bei der Regierung des Königreichs Belgien zu hinterlegen.
3. Diese Vereinbarung tritt in Kraft, nachdem die letzte der Nationalen Vertragsparteien ihre Ratifikations-, Annahme- oder Zustimmungsurkunde hinterlegt hat.
4. Durch ihre Unterschrift wird die Organisation Vertragspartei dieser Vereinbarung.
5. Die Regierung des Königreichs Belgien notifiziert den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Organisation und der Organisation selbst jede Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Zustimmungsurkunden durch eine nationale Vertragspartei sowie den Tag des Inkrafttretens dieser Vereinbarung.
6. Die Regierung des Königreichs Belgien lässt diese Vereinbarung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen und beim Rat der ICAO nach Artikel 83 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt registrieren.

Artikel 15

1. Diese Vereinbarung bleibt in Kraft, bis die Organisation ihre Tätigkeiten für Maastricht aufgrund Kündigung nach Absatz 3 dieses Artikels oder während ihrer Liquidation nach Absatz 2 dieses Artikels einstellt.
2. Wird das geänderte Übereinkommen nach den in seinem Artikel 35 Absatz 2 vorgesehenen Bedingungen beendet, so ist die Organisation im Rahmen des Artikels 35 Absatz 3 des geänderten Übereinkommens verpflichtet, den Betrieb der Zentrale Maastricht gemäß dieser Vereinbarung noch so lange weiter sicherzustellen, bis die Nationalen Vertragsparteien, spätestens innerhalb einer Frist von 4 Jahren, die erforderlichen Alternativen haben schaffen können.
3. Eine Nationale Vertragspartei oder die Organisation kann jedoch unbeschadet der Regelung nach Absatz 2 dieses Artikels jederzeit nach Ablauf von 4 Jahren nach Inkrafttreten ihre Absicht bekunden, diese Vereinbarung zu beenden. Diese Absicht wird der Regierung des Königreichs Belgien und von dieser den anderen Vertragsparteien notifiziert. Die Beendigung dieser Vereinbarung wird nach Ablauf von 6 Jahren ab dem Datum des Empfangs dieser Notifikation durch die Regierung des Königreichs Belgien wirksam.
4. Die Partei, die nach Absatz 3 dieses Artikels die Beendigung der Vereinbarung wünscht, trägt die sich hieraus ergebenden Folgekosten.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten diese Vereinbarung unterschrieben.

GESCHEHEN zu Brüssel am 25. November 1986, in deutscher, englischer, französischer niederländischer und portugiesischer Sprache in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt wird; diese übermittelt den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Organisation und der Organisation selbst eine beglaubigte Abschrift. Bei Abweichungen zwischen den Fassungen ist der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Für das Königreich Belgien:

Für das Großherzogtum Luxemburg:

Für das Königreich der Niederlande:

Für die Europäische Organisation für Flugsicherung:

ANLAGE I

Ausdehnung des Luftraums, für den die Organisation Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -dienste bereitstellt

Die Ausdehnung des Luftraums, für den die Nationalen Vertragsparteien die Organisation mit der Bereitstellung und dem Betrieb von Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -diensten beauftragen, wird wie folgt festgelegt:

Nationale Vertragsparteien	Horizontale Ausdehnung	Vertikale Ausdehnung
Bundesrepublik Deutschland	Der in den horizontalen Grenzen des oberen Fluginformationsgebietes Hannover gelegene Luftraum.	Oberhalb Flugfläche 245.
Königreich Belgien Großherzogtum Luxemburg	Der in den horizontalen Grenzen des oberen Fluginformationsgebietes Brüssel gelegene Luftraum.	Oberhalb Flugfläche 245 (1).

Königreich der Niederlande

Der in den horizontalen Grenzen des oberen
Fluginformationsgebietes Amsterdam gelegene
Luftraum.

Oberhalb Flugfläche 245
ausgenommen der Teil des
Fluginformationsgebiets südlich der Linie
zwischen den Punkten

51°42'20" N - 02°10'15" O und
51°38'04" N - 02°30' O;

Oberhalb Flugfläche 245 (1)

soweit es das Gebiets südlich der Linie
zwischen den Punkten

51°38'04" N - 02°30' O und

51°16'15" N - 04°06'60" O betrifft.

- (1) Vorübergehend wird dieser Luftraum bis zum Tag der Inbetriebnahme der neuen Einrichtungen der Bezirkskontrollzentrale Brüssel auf den bei Flugfläche 200 beginnenden und darüberliegenden Luftraum erweitert.

ANLAGE II

Sonderbestimmungen in Bezug auf die von den Nationalen Vertragsparteien der Organisation bereitzustellenden nationalen Einrichtungen und Dienste

Damit die Organisation die in Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 2 Absatz 1 dieser Vereinbarung genannten Aufgaben erfüllen kann, stellen ihr die Nationalen Vertragsparteien zur Mitbenutzung unentgeltlich die nachstehend aufgeführten Anlagen, Geräte und Flugfunk- sowie Bodenfernmeldeeinrichtungen zur Verfügung. Außerdem stellen die Nationalen Vertragsparteien zur kostenlosen Benutzung durch die Organisation die für den Flugsicherungsbetrieb wesentlichen Einrichtungen und Dienste, z. B. Flugberatungsdienst, Wetterdienst und Navigationseinrichtungen zur Verfügung.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Radar

Radardaten ggfs. einschließlich Wetterdaten, von

- a) Bremen SRE-LL1;
- b) Boostedt SRE-LL1;
- c) Lüdenscheid SRE-LL1;
- d) Pfälzerwald SRE-LL1.

Fernmeldeeinrichtungen

- a) Sende- und Empfangsstationen in Brinkum und Habenhausen mit den erforderlichen Sendern und Empfängern;
- b) automatische Fernsprechvermittlung (A300) in Frankfurt;
- c) zentraler Kontrollstreifendruck (ZKSD) zur Übermittlung von ACT- und dazugehörigen Meldungen.

Einrichtungen zur Verkehrsflussregelung

LRNZ für Zwecke der Verkehrsflussregelung.

**KÖNIGREICH BELGIEN
GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG**

Radar

- a) Aus dem SRE-M5-Radar und Sekundärradar in Bertem bezogene Radardaten.

Sonstige

- a) Über das Wetteramt Zaventem geleitete und von dort bezogene Wetterinformation.

KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE*Radar*

Vom Signaal/LAR und von Wetterradareinrichtungen in Leerdam ausgehende Radardaten einschließlich Wetterdaten.

Fernmeldeeinrichtungen

- a) Sende- und Empfangsstationen in Schiphol und Eelde, zusammen mit den erforderlichen Sendern und Empfängern.

Sonstige

- a) Aus dem SARP-System bezogene Daten für Zwecke der zivil/militärischen Verbindung.

ANLAGE III

Finanzprotokoll

über die Aufstellung und Finanzierung der Gliederung des Haushalts der Organisation, die die Ausgaben für die Zentrale Maastricht betreffen

Teil I: *Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen*

Artikel 1

Die Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen für die Zentrale Maastricht werden aus einem Sonderanhang (innerhalb von Einzelplan III des Haushalts der Agentur) finanziert.

Artikel 2

Die Kapitalaufwendungen in Bezug auf Investitionen zu Lasten dieses Sonderanhangs werden durch Bankdarlehen oder andere von der Organisation zur Verfügung gestellte Mittel finanziert.

Teil II: *Betriebsausgaben*

Artikel 3

Betriebsausgaben für die Zentrale Maastricht werden über einen Sonderanhang innerhalb von Einzelplan III des Haushalts der Organisation finanziert, der von demjenigen für Investitionsausgaben getrennt ist.

Artikel 4

1. Die Betriebsausgaben zu Lasten dieses Sonderanhangs werden durch direkte Beiträge der Nationalen Vertragsparteien für die Kontrolle des allgemeinen Flugverkehrs, die nach einem zwischen ihnen zu vereinbarenden Verteilungsschlüssel festgelegt werden, sowie gegebenenfalls durch Sonderbeiträge der betreffenden Nationalen Vertragsparteien für den militärischen Anteil an den Betriebskosten ausgedlichen.

2. Dieser Verteilungsschlüssel sowie spätere Änderungen sind von den Nationalen Vertragsparteien der Organisation mitzuteilen.

Artikel 5

In diesen Sonderanhang sind ausreichende Mittel zur Deckung aller Kosten einzustellen, die zur Gewährleistung des sicheren Betriebs der Zentrale Maastricht erforderlich sind, insbesondere

- (a) die Brutto-Dienstbezüge, einschließlich der Zulagen und Vergütungen des gesamten Personals in der Zentrale Maastricht;
- (b) Ausgaben für die Ausbildung des Personals der Zentrale Maastricht entsprechend der geltenden Regelung;
- (c) alle Zahlungen, die als Folge eines auf die alleinige Veranlassung der Nationalen Vertragsparteien gefassten Beschlusses im Falle des Ausscheidens aus dem aktiven Dienst zu leisten sind;
- (d) den Arbeitgeberanteil an den Vorsorgekosten für das Personal der Zentrale Maastricht gemäß Artikel 6 dieser Anlage und den entsprechenden Teil der Verpflichtungen aus zurückliegenden Dienstzeiten für Versorgungsansprüche des Personals der Zentrale Maastricht, einschließlich der Verpflichtungen aus zurückliegenden Dienstzeiten gegenüber Personal aus dem operativen Bereich der Lohngruppe O;
- (e) Kosten für Unterstützungsdienste, die der Zentrale Maastricht bereitgestellt werden;
- (f) die Kosten aller Versicherungen, die die Organisation zur Abdeckung aller oder einiger Risiken abschließt, die sich aus dieser Vereinbarung ergeben;
- (g) die Kosten für Ausgleichszahlungen der Organisation für nationale Steuern, die auf Versorgungsbezüge von ehemals in der Zentrale Maastricht beschäftigtem Personal erhoben werden, das eine Altersversorgung oder Invaliditätsunterstützung von der Organisation erhält, sowie Zahlungen an Begünstigte, die Versorgungsbezüge gemäß Artikel 79 oder 80 des Personalstatuts für Beamte der EUROCONTROL Agentur und den Allgemeinen Beschäftigungsbedingungen für Beamte der Zentrale Maastricht erhalten, und zwar anteilmäßig entsprechend den Zeiträumen, in denen das betroffene Personal in der Zentrale Maastricht im Verhältnis zu seiner gesamten Dienstzeit bei der Agentur beschäftigt war;
- (h) die Kosten für Nebenleistungen, die von der Organisation an Versorgungsempfänger gezahlt werden, die ehemals in der Zentrale Maastricht beschäftigt waren und eine Altersversorgung oder Invaliditätsunterstützung von der Organisation erhalten, sowie Zahlungen an Begünstigte, die Versorgungsbezüge gemäß Artikel 79 oder 80 des Personalstatuts für Beamte der EUROCONTROL Agentur und den Allgemeinen Beschäftigungsbedingungen für Beamte der Zentrale Maastricht erhalten, und zwar anteilmäßig entsprechend den Zeiträumen, in denen das betroffene Personal in der Zentrale Maastricht im Verhältnis zu seiner gesamten Dienstzeit bei der Agentur beschäftigt war;

- (i) andere Betriebskosten einschließlich Kosten für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen, insbesondere externe Dienstleistungen und externes Personal, Material-, Energie- und Versorgungskosten, Mietkosten, Ausgaben für Ausrüstungen und Einrichtungen sowie Instandhaltungs-, und Reisekosten;
- (j) Abschreibungen;
- (k) Kapitalkosten.

Artikel 6

Die Kosten der in einem gegebenen Jahr erworbenen Versorgungsansprüche umfassen den in den statutarischen Bestimmungen der Organisation festgelegten Arbeitnehmeranteil der Versorgungsbeiträge (der, wie beim gesamten Personal, in den Bruttogehältern eingeschlossen ist) und den Arbeitgeberanteil in doppelter Höhe des Arbeitnehmeranteils. Die Arbeitgeberbeiträge werden als Ausgaben in den Sonderanhang eingesetzt.

Teil III: Aufteilung der Kosten

Artikel 7

1. Die Nationalen Vertragsparteien vereinbaren, in ihre jährliche Kostengrundlage für Flugsicherungs-Streckengebühren einen Betrag aufzunehmen, der der jährlichen Amortisation und den auf die Kapitalaufwendungen für die vereinbarten Investitionen entfallenden Zinsen in der Zentrale Maastricht entspricht, und diese Beträge unter sich im Verhältnis des Flugverkehrskontrollpersonals aufzuteilen, das in den für den Luftraum der einzelnen Vertragsparteien bestimmten Kontrollsektoren beschäftigt ist, wobei der Luftraum des Königreichs Belgien und des Großherzogtums Luxemburg als eine Einheit betrachtet wird.
2. Die Nationalen Vertragsparteien vereinbaren, die Betriebskosten für die Kontrolle des allgemeinen Flugverkehrs in der Zentrale Maastricht nach dem gleichen Verteilungsschlüssel aufzuteilen, wie er in Absatz 1 beschrieben ist.
3. Die Anteile, die sich aus dem Verteilungsschlüssel nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ergeben, werden alljährlich nach dem Stand vom 1. Januar des jeweiligen Haushaltsjahres ermittelt und vom Maastrichter Beschlussfassungsgremium im Rahmen des in Artikel 6 Absatz 1 (c) dieser Vereinbarung genannten Haushaltsverfahrens festgesetzt.
4. Die gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels auf das Königreich Belgien und das Großherzogtum Luxemburg als eine Einheit entfallenden Kostenanteile werden wie folgt zwischen den beiden Staaten aufgeteilt:

Königreich Belgien: 97%

Großherzogtum Luxemburg: 3%.

ANLAGE IV

Einziges Artikel

Für den Zeitraum von 2019 bis 2025 werden die jährlichen Kosten, die für die Zentrale Maastricht hinsichtlich der Kostenpunkte aus Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben g und h der Anlage III (Ausgleichszahlungen für Steuern und Nebenleistungen) in den Sonderanhang zum Haushalt der Organisation aufzunehmen sind, entsprechend folgender Prozentsätze der Gesamtkosten dieser Posten festgesetzt:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio.€	11,9 Mio.€	13,9 Mio.€	17,0 Mio.€	18,2 Mio.€	19,2 Mio.€	20,3 Mio.€

Die Beträge sind Richtwerte, die auf dem Geschäftsplan der Agentur von 2016 basieren; sie werden jährlich anhand der neuesten von der Agentur für die Erstellung des Haushalts der jeweiligen Jahre verwendeten Prognose festgesetzt.

ANNEX 1

The Agreement relating to the Provision and Operation of Air Traffic Services and Facilities by EUROCONTROL at the Maastricht Area Control Centre signed on 25 November 1986 (Maastricht Agreement) is amended as provided in the following articles.

ARTICLE I

The following provisions shall be added at the end of the Preamble of the Maastricht Agreement:

“Whereas the Commission has adopted Decision No. 128 dated 9 December 2015 concerning the implementation of an Agency-wide cost allocation methodology as well as concerning the allocation, on a permanent basis, of the cost of support services for the operation of the Maastricht Centre and the cost of the compensation for national tax levied on pensions and of ancillary benefits paid by the Organisation to former staff members which were assigned to MUAC,

Whereas the Commission has adopted Decision No. 129 dated 9 December 2015 concerning the taking of decisions on measures of an operational, technical, financial or budgetary nature, including on investments, as well as the mandate of Director MUAC to arrange support services, required for the operation of MUAC,

Considering that under both the EUROCONTROL 1981 amended Convention and 1997 revised Convention the Organisation is empowered, by decision of its Permanent Commission and the General Assembly respectively, to create undertakings in order to facilitate the execution of its tasks,

Considering that the amended Convention allows the Contracting Parties who have entrusted the Organisation with the execution of specific tasks pursuant to its Article 2.2 to take certain measures with regard to the execution of these tasks,

Considering that the scope of these measures is determined by Article 6.1 (b) of the amended Convention,

Considering that Commission Decision No. 129 dated 9 December 2015 states that the National Contracting Parties take responsibility for the consequences on Part I of the Agency budget of decisions taken by them on the basis of the measures adopted pursuant to the said Decision as well as of actions taken by Director MUAC pursuant to his mandate to arrange the support services which MUAC requires, and carry any liability stemming from such decisions and actions in case the Organisation is held liable under the amended Convention as a direct result of such decisions and actions,

Considering that the Organisation shall have a right of recourse against the National Contracting Parties in the case the liability of the Organisation is invoked pursuant to Article 25.2 of the amended Convention as a direct result of such decisions and actions,

Considering that according to Article 4.2 of the present Agreement the Director of the Maastricht Centre shall ensure the day-to-day operation of the air traffic services, including social dialogue, and

On the understanding that the social dialogue covers discussions with the trade unions and the Staff Committee concerning the employment conditions for staff employed at the Maastricht Centre, but not their final approval,”

ARTICLE II

Article 2, paragraph 2 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“2. In order to facilitate the provision and operation of en-route air traffic facilities and services pursuant to Article 1.1 of this Agreement or to facilitate the provision of other specific services by the Maastricht Centre, the Organisation may, by decision of the Commission and on the request of and in cooperation with the National Contracting Parties, create or dissolve undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Member State of the Organisation, or acquire majority shareholdings in such undertakings.”

ARTICLE III

Article 3 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“The Organisation, with the aim of ensuring the safety, efficiency and expeditious flow of air traffic through the most cost-effective means shall:

- (a) establish through its Agency the means required for the discharge of its task pursuant to Annex 1 of the amended Convention (Statute of the Agency);
- (b) in agreement with the National Contracting Parties, ensure maximum compatibility between the services provided on the one hand by the Maastricht Centre and on the other by the National Contracting Parties in the airspaces under their control;
- (c) agree with the National Contracting Parties on the manner in which the facilities referred to in Annex II of this Agreement shall be operated.”

ARTICLE IV

Article 4 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“Article 4

1. The Director of the Maastricht Centre shall establish the operational, technical, financial and budgetary measures on the basis of the provisions in Article 6 of this Agreement, as well as the corresponding budgetary appropriations.

2. The Director of the Maastricht Centre shall ensure the day-to-day operation of the air traffic services, including management of staff, social dialogue concerning employment conditions for staff employed at the Maastricht Centre and equipment. For this purpose, the Director of the Maastricht Centre:

- (a) shall observe the Organisation's internal rules and staff service regulations, as well as any measures taken by the Maastricht Decision Making Body or the Commission pursuant to the provisions of Articles 3 and 6 of this Agreement;
- (b) shall maintain close consultation and coordination in the operational and technical fields with the air traffic services providers of the National Contracting Parties and other relevant stakeholders concerned.

3. The Director of the Maastricht Centre shall arrange the support services required for the Maastricht Centre. He may seek such support services from the Organisation, from third parties or through other means. Before a decision is taken by the Director of the Maastricht Centre to no longer seek support services from the Organisation, a business case including a cost-benefit analysis and an analysis of the impact on the budget of the Organisation shall be carried out by the Director of the Maastricht Centre in cooperation with the Agency's Director responsible for financial matters and submitted to the Member States to ensure transparency. In case the Director of the Maastricht Centre decides to no longer seek support services from the Organisation a termination period shall start upon written notification by the Director of the Maastricht Centre to the Agency's Director General. Such termination period shall not exceed 12 months, unless the Director of the Maastricht Centre and the Agency's Director General commonly agree on a longer period, in particular where there may be a negative impact on the Organisation's budget.

4. The National Contracting Parties shall take responsibility for the consequences on Part I of the Organisation's budget of actions taken by the Director of the Maastricht Centre pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 above. In the case of decisions taken by the Director of the Maastricht Centre concerning support services pursuant to paragraph 3 above, such responsibility shall be limited to the end of the termination period mentioned in that paragraph. The Organisation shall take all reasonable measures to limit the budgetary impact of this responsibility for the National Contracting Parties."

ARTICLE V

A new Article 5 shall be inserted in the Maastricht Agreement as follows:

"Article 5

1. The Maastricht Decision Making Body is hereby established. It consists of the National Contracting Parties.
2. The decisions of the Maastricht Decision Making Body shall require a unanimous vote by the National Contracting Parties and shall be binding on all of them.
3. The Maastricht Decision Making Body shall establish its rules of procedure, including rules governing the election of a chairman and vice-chairman."

ARTICLE VI

Article 5 of the Maastricht Agreement shall become Article 6 and be replaced by the following:

"Article 6

1. The Maastricht Decision Making Body shall:
 - (a) approve the annual work programme;
 - (b) approve investment plans and work programmes extending over several years;
 - (c) approve the budget of the Maastricht Centre (including cost-sharing keys) and activity report;
 - (d) give directives to the Director of the Maastricht Centre necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Maastricht Centre, in particular with regard to:
 - (i) the operational and technical concept;
 - (ii) airspace organisation and sectorisation;
 - (iii) staffing requirements;
 - (iv) day-to-day operation;
 - (v) required services and facilities to be made available to the Organisation pursuant to Annex II of this Agreement;
 - (vi) contingency plans;
 - (e) approve the appointment of the Director of the Maastricht Centre;
 - (f) take necessary measures in exercising their supervisory powers for the accomplishment of the tasks mentioned in Articles 3 and 4 of the present Agreement;
 - (g) give the Director of the Maastricht Centre a discharge in respect of administration of the budget of the Maastricht Centre.

2. For all other measures concerning the Maastricht Centre, the provisions of the amended Convention and those of Annex 1 thereto, with the exception of the provisions of the 2nd, 3rd and 4th sentences of Article 7.1 of the amended Convention, in respect of decision-making procedures in connection with the tasks detailed in Article 2.1 of the Convention shall apply by analogy. Measures voted by a simple or weighted majority shall require to obtain two-thirds of votes cast, this to include those of all of the National Contracting Parties.

3. The National Contracting Parties shall take responsibility for the consequences on Part I of the Organisation's budget of decisions taken by the Maastricht Decision Making Body on the basis of the measures and directives taken pursuant to paragraph 1 above. The Organisation shall take all reasonable measures to limit the budgetary impact of this responsibility for the National Contracting Parties."

ARTICLE VII

Article 6 of the Maastricht Agreement shall be deleted.

ARTICLE VIII

A. In Article 7 of the Maastricht Agreement, a new paragraph 2 shall be inserted as follows:

“2. In the case the Organisation creates an undertaking pursuant to Article 2, paragraph 2 of this Agreement the ownership of the buildings, equipment and facilities at the Maastricht Centre may be transferred to the undertaking.”

B. Article 7, paragraph 2 shall become Article 7, paragraph 3 and read as follows:

“3. Pursuant to Article 6, paragraph 1 (b) of this Agreement, and without prejudice to the residual decision making power of the Permanent Commission, the National Contracting Parties shall take decisions regarding the approval of investment plans. The related capital expenditure for these investments shall be financed by means of a special annex to the Organisation’s budget. The financing procedure is specified in Part I of the Financial Protocol in Annex III to this Agreement.”

ARTICLE IX

Article 8 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“Article 8

1. The costs broken down into staff costs, other operating costs, depreciation costs, cost of capital and exceptional items incurred by the Organisation in respect of the Maastricht Centre shall be established in accordance with Part II of the Financial Protocol contained in Annex III to this Agreement, and shall be included in a special annex to the Organisation’s budget. This annex shall be financed by the National Contracting Parties in accordance with a cost-sharing formula to be agreed between them.

2. The costs of activities performed and expertise provided by the Maastricht Centre for the benefit of the Organisation shall be allocated to the relevant Parts of the Agency budget in accordance with the Agency-wide cost allocation methodology implemented for all Agency support costs.”

ARTICLE X

Article 10 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“Article 10

1. In the case of a request by one or more National Contracting Parties, the Organisation may, through its Maastricht Centre, provide assistance regarding air traffic services provision. In the case of a disruption, the Organisation may upon request by one or more National Contracting Parties provide air traffic services in the airspace of the National Contracting Party or Parties outside of the limitations set out in Annex I to this Agreement. Likewise, the National Contracting Parties may upon request of the Organisation provide air traffic services in the airspace delimited in Annex I to this Agreement.

2. The provision of such services shall be preceded by an exchange of letters between the Agency's Director General and a duly authorized representative of the National Contracting Party or Parties concerned. The services shall be provided in accordance with the contingency plans approved by the National Contracting Parties.
3. The Agency's Director General shall inform the Member States of the Organisation whenever services are provided in accordance with this Article.
4. Such service provision shall be limited to the measures required for the duration of the disruption."

ARTICLE XI

Article 11, paragraphs 1 to 3 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

- "1. Each National Contracting Party shall be liable for any damage arising from, or in connection with, the services made available to the Organisation in accordance with the provisions of Article 2, paragraph 3, and Annex II of this Agreement to the extent to which such damage is attributable to the said National Contracting Party.
2. Except as provided in paragraph 1 of this Article, the Organisation shall indemnify the National Contracting Parties against any claim arising on account of damage sustained as a result of, or in connection with, the services provided in virtue of Article 1, paragraph 1, Article 2, paragraph 1, and Article 10 of this Agreement.
3. The Organisation's liability may be invoked pursuant to Article 25.2 of the amended Convention. However, in the cases referred to in paragraph 1 of this Article, Article 4, paragraphs 1, 2 and 3 and Article 6, paragraph 1, the Organisation has a right of recourse against the National Contracting Parties for any indemnification due in this respect."

ARTICLE XII

Article 12 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

"Article 12

The provisions contained in the Annexes to this Agreement shall form an integral part hereof. Annexes I, II and III to this Agreement may however be modified, by exchange of letters between the National Contracting Parties and the Agency's Director General, insofar as such modification does not modify the rights and obligations of the Organisation and the National Contracting Parties under Articles 1 to 15 of this Agreement. The Agency's Director General shall approve any modification to the Annexes I, II and III of this Agreement on behalf of the Organisation on the condition that he so informs the Permanent Commission well in advance. Annex IV to this Agreement may be modified by unanimous decision of the Commission."

ARTICLE XIII

Article 14, paragraph 3 of the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“3. This Agreement shall enter into force, following deposit of the instrument of ratification, acceptance or approval by the last National Contracting Party to complete this formality.”

ARTICLE XIV

In Annex II to the Maastricht Agreement the reference to “Article 2.2 of the Agreement” shall be deleted.

ARTICLE XV

In Annex III to the Maastricht Agreement, the title of Part I shall be replaced by the following:

“Part I: *Capital expenditure related to investments*”

ARTICLE XVI

Article 1 of Annex III to the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“Article 1

Capital expenditure related to investments in respect of the Maastricht Centre shall be covered by a special annex in Part III of the Organisation’s budget.”

ARTICLE XVII

Article 2 of Annex III to the Maastricht Agreement shall be replaced by the following:

“Article 2

Capital expenditure related to investments under this special annex shall be financed through bank loans or any other means provided by the Organisation.”

ARTICLE XVIII

Articles 3, 4 and 5 of Annex III to the Maastricht Agreement shall be deleted.

ARTICLE XIX

Article 6 of Annex III to the Maastricht Agreement shall become Article 3 of that Annex.

ARTICLE XX

Article 7 of Annex III to the Maastricht Agreement shall become Article 4 of that Annex. Its paragraph 1 shall be replaced and read as follows:

"Article 4

1. The operating expenditure under this special annex shall be offset by direct contributions from the National Contracting Parties in respect of the control of General Air Traffic, payable in accordance with a cost-sharing formula to be agreed among them, and, where applicable, by special contributions from the National Contracting Parties concerned in respect of the military part of the operating costs."

ARTICLE XXI

Article 8 of Annex III to the Maastricht Agreement shall become Article 5 of that Annex and read as follows:

"Article 5

This special annex shall provide sufficient credits to cover all costs incurred in ensuring the safe operation of the Maastricht Centre and should include in particular:

- (a) the gross salaries and allowances of all Maastricht staff;
- (b) training expenses in respect of the Maastricht Centre's staff in accordance with the rules in force;
- (c) all termination payments payable as a consequence of a decision taken on the sole initiative of the National Contracting Parties;
- (d) the employer's part of the pension costs in respect of the Maastricht Centre's staff as determined in Article 6 of this Annex and the relevant part of the Past Benefit Obligations (PBO) relating to pension rights of Maastricht Centre's staff, including PBO concerning operational staff in the O-grade structure;
- (e) the costs for support services delivered to the Maastricht Centre;
- (f) the costs of all insurances taken out by the Organisation to cover all or some of the risks incurred in connection with this Agreement;
- (g) the costs for the compensation, paid by the Organisation, for national tax levied on pensions in respect of former staff who were assigned to the Maastricht Centre and who receive a retirement pension or invalidity allowance from the Organisation as well as in respect of beneficiaries who receive pensions paid pursuant to Articles 79 or 80 of the Staff Regulations governing officials of the EUROCONTROL Agency and General Conditions of Employment governing Servants at the EUROCONTROL Maastricht Centre, based on the proportion of the period during which the staff members concerned were affected to a post at the Maastricht Centre compared to their total service at the Agency;

- (h) the costs for ancillary benefits paid by the Organisation to pensioners in respect of former staff who were assigned to the Maastricht Centre and who receive a retirement pension or invalidity allowance from the Organisation as well as in respect of beneficiaries who receive pensions paid pursuant to Articles 79 or 80 of the Staff Regulations governing officials of the EUROCONTROL Agency and General Conditions of Employment governing Servants at the EUROCONTROL Maastricht Centre, based on the proportion of the period during which the staff members concerned were affected to a post at the Maastricht Centre compared to their total service at the Agency;
- (i) other operating costs including costs incurred for the purchase of goods and services, in particular outsourced services, external staff, material, energy, utilities, rental of building, equipment and facilities, maintenance and travel expenses;
- (j) depreciation cost;
- (k) cost of capital.”

ARTICLE XXII

Article 9 of Annex III to the Maastricht Agreement shall become Article 6 of that Annex.

ARTICLE XXIII

Article 10 of Annex III to the Maastricht Agreement shall be deleted.

ARTICLE XXIV

A new title III shall be inserted after the new Article 6 of Annex III to the Maastricht Agreement as follows:

“Part III: *Sharing of cost*”

ARTICLE XXV

A new Article 7 shall be added to Annex III to the Maastricht Agreement as follows:

“Article 7

1. The National Contracting Parties agree to include in their annual route charge cost-bases an amount equivalent to the annual amortisation and the interest on capital expenditure in respect of agreed investments at the Maastricht Area Control Centre, and to share these amounts among them in proportion to the air traffic control personnel assigned to the control sectors serving their airspace, it being understood that the airspace of the Kingdom of Belgium and that of the Grand Duchy of Luxembourg shall be deemed to constitute one airspace.

2. The National Contracting Parties agree to share among them the costs in respect of the control of General Air Traffic at the Maastricht Area Control Centre in accordance with the same sharing formula as defined in paragraph 1 above.

3. The shares resulting from the application of the sharing formula referred to in paragraphs 1 and 2 above shall be established annually on the basis of the situation prevailing on 1 January of the budgetary year in question, and shall be agreed upon by the Maastricht Decision Making Body, under the budgetary assessment process referred to in Article 6.1 (c) of this Agreement.

4. The shares assigned pursuant to paragraphs 1 and 2 above to the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, taken as a whole, shall be apportioned between those States as follows:

Kingdom of Belgium: 97%

Grand Duchy of Luxembourg: 3%.”

ARTICLE XXVI

The following provision shall be added as a new temporary annex to the Maastricht Agreement as Annex IV:

“ANNEX IV

Sole Article

For the period 2019 to 2025 the annual costs to be included in the special annex to the Organisation’s budget for the Maastricht Centre concerning the cost items mentioned in Article 5, paragraph 1 (g) and (h) of Annex III (tax compensation and ancillary benefits) shall be determined in accordance with the following percentages of the total cost of these items:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7.5M€	11.9M€	13.9M€	17.0M€	18.2M€	19.2M€	20.3M€

The amounts are indicative based on the Agency Business Plan 2016 and shall be determined annually on the basis of the latest forecast used by the Agency for the preparation of the budget of the respective years.”

ANNEX 2

Consolidated text of the Agreement relating to the Provision and Operation of Air Traffic Services and Facilities by EUROCONTROL at the Maastricht Area Control Centre signed on 25 November 1986 (Maastricht Agreement), as amended

**AGREEMENT RELATING TO THE PROVISION AND OPERATION OF
AIR TRAFFIC SERVICES AND FACILITIES BY EUROCONTROL
AT THE MAASTRICHT AREA CONTROL CENTRE**

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

hereinafter called "the National Contracting Parties", on the one part,

AND EUROCONTROL, THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION,

hereinafter called "the Organisation", on the other part,

Whereas the Permanent Commission for the safety of air navigation of the Organisation (hereinafter called "the Commission"), on the proposal of the National Contracting Parties, has adopted future arrangements for the Maastricht Area Control Centre (hereinafter called "the Maastricht Centre"), and will decide on the implementation thereof pursuant to Annex 3 to the Protocol signed at Brussels on 12 February 1981 amending the EUROCONTROL International Convention relating to co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960 (hereinafter called "the Protocol"),

Whereas the Maastricht Centre will be maintained as a EUROCONTROL establishment for the purpose of providing the Organisation with the essential link between the mandatory tasks

in Article 2.1 of the EUROCONTROL Convention amended at Brussels in 1981 (hereinafter called "the amended Convention") and the practical execution of air traffic services, thus enabling the Organisation to maintain and develop its technical and operational know-how in the air traffic services field,

Whereas the arrangements satisfy the desire of the National Contracting Parties to entrust the Organisation with the provision and operation of air traffic facilities and services on behalf of the National Contracting Parties pursuant to the provisions of the amended Convention, and in particular Articles 2.2 (b) and 12 thereof,

Whereas the Commission has adopted Decision No. 128 dated 9 December 2015 concerning the implementation of an Agency-wide cost allocation methodology as well as concerning the allocation, on a permanent basis, of the cost of support services for the operation of the Maastricht Centre and the cost of the compensation for national tax levied on pensions and of ancillary benefits paid by the Organisation to former staff members which were assigned to MUAC,

Whereas the Commission has adopted Decision No. 129 dated 9 December 2015 concerning the taking of decisions on measures of an operational, technical, financial or budgetary nature, including on investments, as well as the mandate of Director MUAC to arrange support services, required for the operation of MUAC,

Considering that under both the EUROCONTROL 1981 amended Convention and 1997 revised Convention the Organisation is empowered, by decision of its Permanent Commission and the General Assembly respectively, to create undertakings in order to facilitate the execution of its tasks,

Considering that the amended Convention allows the Contracting Parties who have entrusted the Organisation with the execution of specific tasks pursuant to its Article 2.2 to take certain measures with regard to the execution of these tasks,

Considering that the scope of these measures is determined by Article 6.1 (b) of the amended Convention,

Considering that Commission Decision No. 129 dated 9 December 2015 states that the National Contracting Parties take responsibility for the consequences on Part I of the Agency budget of decisions taken by them on the basis of the measures adopted pursuant to the said Decision as well as of actions taken by Director MUAC pursuant to his mandate to arrange the support services which MUAC requires, and carry any liability stemming from such decisions and actions in case the Organisation is held liable under the amended Convention as a direct result of such decisions and actions,

Considering that the Organisation shall have a right of recourse against the National Contracting Parties in the case the liability of the Organisation is invoked pursuant to Article 25.2 of the amended Convention as a direct result of such decisions and actions,

Considering that according to Article 4.2 of the present Agreement the Director of the Maastricht Centre shall ensure the day-to-day operation of the air traffic services, including social dialogue, and

On the understanding that the social dialogue covers discussions with the trade unions and the Staff Committee concerning the employment conditions for staff employed at the Maastricht Centre, but not their final approval,

Have agreed as follows:

Article 1

1. The National Contracting Parties shall entrust the Organisation, pursuant to Article 2.2 (b) of the amended Convention, with the provision and operation of en-route air traffic facilities and services, to the extent and in the manner prescribed in this Agreement. For this purpose, the Organisation shall employ the facilities at the Maastricht Centre, and shall provide the staff required for the operation and maintenance of the Centre.
2. Each of the National Contracting Parties shall retain, with regard to the airspace over its territory and within designated portions of the airspace over the high seas, on the basis of the Air Navigation Plan - European Region - of the International Civil Aviation Organization (hereinafter called "ICAO"), its competences and obligations in respect of aeronautical regulations, rule-making, airspace organisation and relations with international organisations, such as ICAO, and with airspace users and other third parties.

Article 2

1. The Organisation shall provide the facilities and operate the services for en-route air traffic, as defined in Article 3.3 of the amended Convention, in the airspace delimited in Annex I to this Agreement.
2. In order to facilitate the provision and operation of en-route air traffic facilities and services pursuant to Article 1.1 of this Agreement or to facilitate the provision of other specific services by the Maastricht Centre, the Organisation may, by decision of the Commission and on the request of and in cooperation with the National Contracting Parties, create or dissolve undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Member State of the Organisation, or acquire majority shareholdings in such undertakings.
3. The National Contracting Parties, to the extent that they are competent to do so, shall take all measures necessary to enable the Organisation to discharge its responsibility under the present Agreement; this applies in particular to the allocation of radio frequencies.

Article 3

The Organisation, with the aim of ensuring the safety, efficiency and expeditious flow of air traffic through the most cost-effective means shall:

- (a) establish through its Agency the means required for the discharge of its task pursuant to Annex 1 of the amended Convention (Statute of the Agency);

- (b) in agreement with the National Contracting Parties, ensure maximum compatibility between the services provided on the one hand by the Maastricht Centre and on the other by the National Contracting Parties in the airspaces under their control;
- (c) agree with the National Contracting Parties on the manner in which the facilities referred to in Annex II of this Agreement shall be operated.

Article 4

1. The Director of the Maastricht Centre shall establish the operational, technical, financial and budgetary measures on the basis of the provisions in Article 6 of this Agreement, as well as the corresponding budgetary appropriations.
2. The Director of the Maastricht Centre shall ensure the day-to-day operation of the air traffic services, including management of staff, social dialogue concerning employment conditions for staff employed at the Maastricht Centre and equipment. For this purpose, the Director of the Maastricht Centre:
 - (a) shall observe the Organisation's internal rules and staff service regulations, as well as any measures taken by the Maastricht Decision Making Body or the Commission pursuant to the provisions of Articles 3 and 6 of this Agreement;
 - (b) shall maintain close consultation and coordination in the operational and technical fields with the air traffic services providers of the National Contracting Parties and other relevant stakeholders concerned.
3. The Director of the Maastricht Centre shall arrange the support services required for the Maastricht Centre. He may seek such support services from the Organisation, from third parties or through other means. Before a decision is taken by the Director of the Maastricht Centre to no longer seek support services from the Organisation, a business case including a cost-benefit analysis and an analysis of the impact on the budget of the Organisation shall be carried out by the Director of the Maastricht Centre in cooperation with the Agency's Director responsible for financial matters and submitted to the Member States of the Organisation to ensure transparency. In case the Director of the Maastricht Centre decides to no longer seek support services from the Organisation a termination period shall start upon written notification by the Director of the Maastricht Centre to the Agency's Director General. Such termination period shall not exceed 12 months, unless the Director of the Maastricht Centre and the Agency's Director General commonly agree on a longer period, in particular where there may be a negative impact on the Organisation's budget.
4. The National Contracting Parties shall take responsibility for the consequences on Part I of the Organisation's budget of actions taken by the Director of the Maastricht Centre pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 above. In the case of decisions taken by the Director of the Maastricht Centre concerning support services pursuant to paragraph 3 above, such responsibility shall be limited to the end of the termination period mentioned in that paragraph. The Organisation shall take all reasonable measures to limit the budgetary impact of this responsibility for the National Contracting Parties.

Article 5

1. The Maastricht Decision Making Body is hereby established. It consists of the National Contracting Parties.
2. The decisions of the Maastricht Decision Making Body shall require a unanimous vote by the National Contracting Parties and shall be binding on all of them.
3. The Maastricht Decision Making Body shall establish its rules of procedure, including rules governing the election of a chairman and vice-chairman.

Article 6

1. The Maastricht Decision Making Body shall:
 - (a) approve the annual work programme;
 - (b) approve investment plans and work programmes extending over several years;
 - (c) approve the budget of the Maastricht Centre (including cost-sharing keys) and activity report;
 - (d) give directives to the Director of the Maastricht Centre necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Maastricht Centre, in particular with regard to:
 - (i) the operational and technical concept;
 - (ii) airspace organisation and sectorisation;
 - (iii) staffing requirements;
 - (iv) day-to-day operation;
 - (v) required services and facilities to be made available to the Organisation pursuant to Annex II of this Agreement;
 - (vi) contingency plans.
 - (e) approve the appointment of the Director of the Maastricht Centre;
 - (f) take necessary measures in exercising their supervisory powers for the accomplishment of the tasks mentioned in Articles 3 and 4 of the present Agreement;
 - (g) give the Director of the Maastricht Centre a discharge in respect of administration of the budget of the Maastricht Centre.
2. For all other measures concerning the Maastricht Centre, the provisions of the amended Convention and those of Annex 1 thereto, with the exception of the provisions of the 2nd, 3rd and 4th sentences of Article 7.1 of the amended Convention, in respect of decision-making procedures in connection with the tasks detailed in Article 2.1 of the Convention shall

apply by analogy. Measures voted by a simple or weighted majority shall require to obtain two-thirds of votes cast, this to include those of all of the National Contracting Parties.

3. The National Contracting Parties shall take responsibility for the consequences on Part I of the Organisation's budget of decisions taken by the Maastricht Decision Making Body on the basis of the measures and directives taken pursuant to paragraph 1 above. The Organisation shall take all reasonable measures to limit the budgetary impact of this responsibility for the National Contracting Parties.

Article 7

1. Investments in respect of facilities at the Maastricht Centre required for the performance of the tasks for which the Organisation is responsible under this Agreement shall be undertaken by the Organisation.

2. In the case the Organisation creates an undertaking pursuant to Article 2, paragraph 2 of this Agreement the ownership of the buildings, equipment and facilities at the Maastricht Centre may be transferred to the undertaking.

3. Pursuant to Article 6, paragraph 1 (b) of this Agreement, and without prejudice to the residual decision making power of the Permanent Commission, the National Contracting Parties shall take decisions regarding the approval of investment plans. The related capital expenditure for these investments shall be financed by means of a special annex to the Organisation's budget. The financing procedure is specified in Part I of the Financial Protocol in Annex III to this Agreement.

Article 8

1. The costs broken down into staff costs, other operating costs, depreciation costs, cost of capital and exceptional items incurred by the Organisation in respect of the Maastricht Centre shall be established in accordance with Part II of the Financial Protocol contained in Annex III to this Agreement, and shall be included in a special annex to the Organisation's budget. This annex shall be financed by the National Contracting Parties in accordance with a cost-sharing formula to be agreed between them.

2. The costs of activities performed and expertise provided by the Maastricht Centre for the benefit of the Organisation shall be allocated to the relevant Parts of the Agency budget in accordance with the Agency-wide cost allocation methodology implemented for all Agency support costs.

Article 9

The EUROCONTROL staff serving at the Maastricht Centre shall be subject to the provisions governing the Organisation's staff.

Article 10

1. In the case of a request by one or more National Contracting Parties, the Organisation may, through its Maastricht Centre, provide assistance regarding air traffic services provision. In the case of a disruption, the Organisation may upon request by one or more National Contracting Parties provide air traffic services in the airspace of the National Contracting Party or Parties outside of the limitations set out in Annex I to this Agreement. Likewise, the National Contracting Parties may upon request of the Organisation provide air traffic services in the airspace delimited in Annex I to this Agreement.
2. The provision of such services shall be preceded by an exchange of letters between the Agency's Director General and a duly authorized representative of the National Contracting Party or Parties concerned. The services shall be provided in accordance with the contingency plans approved by the National Contracting Parties.
3. The Agency's Director General shall inform the Member States of the Organisation whenever services are provided in accordance with this Article.
4. Such service provision shall be limited to the measures required for the duration of the disruption.

Article 11

1. Each National Contracting Party shall be liable for any damage arising from, or in connection with, the services made available to the Organisation in accordance with the provisions of Article 2, paragraph 3, and Annex II of this Agreement to the extent to which such damage is attributable to the said National Contracting Party.
2. Except as provided in paragraph 1 of this Article, the Organisation shall indemnify the National Contracting Parties against any claim arising on account of damage sustained as a result of, or in connection with, the services provided in virtue of Article 1, paragraph 1, Article 2, paragraph 1, and Article 10 of this Agreement.
3. The Organisation's liability may be invoked pursuant to Article 25.2 of the amended Convention. However, in the cases referred to in paragraph 1 of this Article, Article 4, paragraphs 1, 2 and 3 and Article 6, paragraph 1, the Organisation has a right of recourse against the National Contracting Parties for any indemnification due in this respect.
4. The Organisation may take out insurance in its own name to cover all or some of the risks incurred in connection with this Agreement, including damage due to revenue loss, and in particular risks arising in connection with:
 - (a) liability towards third parties (airlines, users, passengers, etc.)
 - (b) liability towards States, and
 - (c) damage to, or loss of its installations.

Article 12

The provisions contained in the Annexes to this Agreement shall form an integral part hereof. Annexes I, II and III to this Agreement may however be modified, by exchange of letters between the National Contracting Parties and the Agency's Director General, insofar as such modification does not modify the rights and obligations of the Organisation and the National Contracting Parties under Articles 1 to 15 of this Agreement. The Agency's Director General shall approve any modification to the Annexes I, II and III of this Agreement on behalf of the Organisation on the condition that he so informs the Permanent Commission well in advance. Annex IV to this Agreement may be modified by unanimous decision of the Commission.

Article 13

Any disputes which may arise relating to the interpretation or application of this Agreement, or of the Annexes thereto, shall be settled by applying *mutatis mutandis* the provisions of Article 31 of the amended Convention.

Article 14

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval.
2. Instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium.
3. This Agreement shall enter into force, following deposit of the instrument of ratification, acceptance or approval by the last National Contracting Party to complete this formality.
4. The Organisation shall become a party to this Agreement by its signature.
5. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Member States of the Organisation, and the Organisation itself, of any deposit by the National Contracting Parties of an instrument of ratification, acceptance or approval, as well as the date of entry into force of this Agreement.
6. The Government of the Kingdom of Belgium shall cause this Agreement to be registered with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, and with the Council of ICAO, in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

Article 15

1. This Agreement shall remain in force until the Organisation ceases its activities at Maastricht following denunciation there of pursuant to paragraph 3 of this Article, or during liquidation of the Organisation pursuant to paragraph 2 of this Article.
2. If the amended Convention is terminated in accordance with the provisions of Article 35.2. thereof, the Organisation shall ensure, in application of Article 35.3 of the amended Convention, the continued operation of the Maastricht Centre in conformity with the provisions

of this Agreement until the National Contracting Parties have implemented alternative arrangements, at the latest within a period of four years.

3. However, any one of the National Contracting Parties, or the Organisation, may, without prejudice to paragraph 2 above, express its intention to terminate the present Agreement at any time after the expiry of four years from the date of its entry into force. This intention shall be notified to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall notify it to the other Contracting Parties. The termination of this Agreement shall be effective on the expiry of a period of six years from the date of receipt of the notification by the Government of the Kingdom of Belgium.

4. The Party having requested the termination of this Agreement in accordance with paragraph 3 above shall bear the costs resulting from this termination.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Brussels, this 25th day of November 1986, in the German, English, French, Dutch and Portuguese languages, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other Member States of the Organisation and to the Organisation itself. In the case of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

For the Kingdom of Belgium:

For the Grand Duchy of Luxembourg:

For the Kingdom of the Netherlands:

For the European Organisation for the Safety of Air Navigation:

ANNEX I

**Configuration of the airspace in respect of which the Organisation shall provide facilities
and operate en-route air traffic services**

The configuration of the airspace in respect of which the National Contracting Parties shall entrust the Organisation with the provision and operation of facilities and en-route air traffic services is defined as follows:

National Contracting Parties	Lateral limits	Vertical limits
Federal Republic of Germany	The airspace within the lateral limits of the Hannover Upper Flight Information Region.	Above flight level 245.
Kingdom of Belgium Grand Duchy of Luxembourg	The airspace within the lateral limits of the Brussels Upper Flight Information Region.	Above flight level 245 (1).

Kingdom of the Netherlands

The airspace within the lateral limits of the Amsterdam Flight Information Region.

Above flight level 245

excluding the part of the Flight Information Region south of a line between

51°42'20" N - 02°10'15" E and

51°38'04" N - 02°30' E;

Above flight level 245 (1)

in respect of the area south of a line between

51°38'04" N - 02°30' E and

51°16'15" N - 04°06'60" E.

- (1) The airspace shall be extended temporarily to flight level 200 and above pending the entry into service of the Brussels Area Control Centre's new facilities.

ANNEX II

Special provisions concerning national facilities and services to be made available to the Organisation by the National Contracting Parties

In order to enable the Organisation to assume its competences as referred to in Articles 1.1 and 2.1 of this Agreement, the National Contracting Parties shall make available to the Organisation for joint use, free of charge, the installations, equipment and air-ground and ground-ground communications facilities detailed below. In addition, the National Contracting Parties shall make available for use by the Organisation, free of charge, the facilities and services essential to the operation of air traffic services, e.g. AIS, MET information and navigational facilities.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Radar

Radar data, including, where applicable, weather data, emanating from:

- a) Bremen SRE-LL1;
- b) Boostedt SRE-LL1;
- c) Lüdenscheid SRE-LL1;
- d) Pfälzerwald SRE-LL1.

Telecommunications

- a) Transmitter and receiver stations situated respectively at Brinkum and Habenhausen, together with the necessary transmitters and receivers;
- b) AFTN switching centre at Frankfurt (A300);
- c) Central control strip printing system (ZKSD) for the transmission of ACT and related messages.

Flow Control Facilities

LRNZ for ATFM purposes.

KINGDOM OF BELGIUM
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

Radar

- a) Radar data derived from the SRE-M5 and secondary radars situated at Bertem.

Miscellaneous

- a) Weather information routed through and from the Meteorological Office at Zaventem.

KINGDOM OF THE NETHERLANDS*Radar*

Radar data, including weather data emanating from the Signaal/LAR and weather radars at Leerdam.

Telecommunications

- a) Transmitter and receiver stations situated at Schiphol and Eelde, together with the necessary transmitters and receivers.

Miscellaneous

- a) Data derived from the SARP system for civil/military liaison purposes.

ANNEX III

Financial Protocol

governing the establishment and financing of those parts of the Organisation's budget covering expenditure in respect of the Maastricht Centre

Part I: Capital expenditure related to investments

Article 1

Capital expenditure related to investments in respect of the Maastricht Centre shall be covered by a special annex in Part III of the Organisation's budget.

Article 2

Capital expenditure related to investments under this special annex shall be financed through bank loans or any other means provided by the Organisation.

Part II: Operating expenditure

Article 3

Operating expenditure in respect of the Maastricht Centre shall be covered by a special annex, separate from that covering investment expenditure in Part III of the Organisation's budget.

Article 4

1. The operating expenditure under this special annex shall be offset by direct contributions from the National Contracting Parties in respect of the control of General Air Traffic, payable in accordance with a cost-sharing formula to be agreed among them, and, where applicable, by special contributions from the National Contracting Parties concerned in respect of the military part of the operating costs.

2. The cost-sharing formula, and any subsequent modification thereof, shall be communicated to the Organisation by the National Contracting Parties.

Article 5

This special annex shall provide sufficient credits to cover all costs incurred in ensuring the safe operation of the Maastricht Centre and should include in particular:

- (a) the gross salaries and allowances of all Maastricht staff;
- (b) training expenses in respect of the Maastricht Centre's staff in accordance with the rules in force;
- (c) all termination payments payable as a consequence of a decision taken on the sole initiative of the National Contracting Parties;
- (d) the employer's part of the pension costs in respect of the Maastricht Centre's staff as determined in Article 6 of this Annex and the relevant part of the Past Benefit Obligations (PBO) relating to pension rights of Maastricht Centre's staff, including PBO concerning operational staff in the O-grade structure;
- (e) the costs for support services delivered to the Maastricht Centre;
- (f) the costs of all insurances taken out by the Organisation to cover all or some of the risks incurred in connection with this Agreement;
- (g) the costs for the compensation, paid by the Organisation, for national tax levied on pensions in respect of former staff who were assigned to the Maastricht Centre and who receive a retirement pension or invalidity allowance from the Organisation as well as in respect of beneficiaries who receive pensions paid pursuant to Articles 79 or 80 of the Staff Regulations governing officials of the EUROCONTROL Agency and General Conditions of Employment governing Servants at the EUROCONTROL Maastricht Centre, based on the proportion of the period during which the staff members concerned were affected to a post at the Maastricht Centre compared to their total service at the Agency;
- (h) the costs for ancillary benefits paid by the Organisation to pensioners in respect of former staff who were assigned to the Maastricht Centre and who receive a retirement pension or invalidity allowance from the Organisation as well as in respect of beneficiaries who receive pensions paid pursuant to Articles 79 or 80 of the Staff Regulations governing officials of the EUROCONTROL Agency and General Conditions of Employment governing Servants at the EUROCONTROL Maastricht Centre, based on the proportion of the period during which the staff members concerned were affected to a post at the Maastricht Centre compared to their total service at the Agency;
- (i) other operating costs including costs incurred for the purchase of goods and services, in particular outsourced services, external staff, material, energy, utilities, rental of building, equipment and facilities, maintenance and travel expenses;
- (j) depreciation cost;
- (k) cost of capital.

Article 6

Costs in respect of pension rights accumulated in a given year shall comprise the staff's contributions as defined in the Organisation's service regulations (included in the gross salaries as in the case of all staff members) and the employer's contributions, representing twice the amount of the staff's contributions. The employer's contributions shall be entered separately as expenditure in the special annex.

Part III: *Sharing of cost*

Article 7

1. The National Contracting Parties agree to include in their annual route charge cost-bases an amount equivalent to the annual amortisation and the interest on capital expenditure in respect of agreed investments at the Maastricht Area Control Centre, and to share these amounts among them in proportion to the air traffic control personnel assigned to the control sectors serving their airspace, it being understood that the airspace of the Kingdom of Belgium and that of the Grand Duchy of Luxembourg shall be deemed to constitute one airspace.

2. The National Contracting Parties agree to share among them the costs in respect of the control of General Air Traffic at the Maastricht Area Control Centre in accordance with the same sharing formula as defined in paragraph 1 above.

3. The shares resulting from the application of the sharing formula referred to in paragraphs 1 and 2 above shall be established annually on the basis of the situation prevailing on 1 January of the budgetary year in question, and shall be agreed upon by the Maastricht Decision Making Body, under the budgetary assessment process referred to in Article 6.1 (c) of this Agreement.

4. The shares assigned pursuant to paragraphs 1 and 2 above to the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, taken as a whole, shall be apportioned between those States as follows:

Kingdom of Belgium: 97%

Grand Duchy of Luxembourg: 3%.

ANNEX IV

Sole Article

For the period 2019 to 2025 the annual costs to be included in the special annex to the Organisation's budget for the Maastricht Centre concerning the cost items mentioned in Article 5, paragraph 1 (g) and (h) of Annex III (tax compensation and ancillary benefits) shall be determined in accordance with the following percentages of the total cost of these items:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7.5M€	11.9M€	13.9M€	17.0M€	18.2M€	19.2M€	20.3M€

The amounts are indicative based on the Agency Business Plan 2016 and shall be determined annually on the basis of the latest forecast used by the Agency for the preparation of the budget of the respective years.

ANNEXE 1

L'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht) est amendé comme indiqué dans les articles qui suivent.

ARTICLE PREMIER

Les dispositions suivantes sont ajoutées à la fin du préambule de l'Accord de Maastricht :

« *Considérant* que la Commission a adopté la décision n° 128 du 9 décembre 2015 relative à l'instauration d'une méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence et à l'imputation permanente du coût des services d'appui fournis aux fins de l'exploitation du MUAC, du coût de la compensation de l'impôt national perçu sur les pensions et des prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au MUAC,

Considérant que la Commission a adopté la décision n° 129 du 9 décembre 2015 relative à la prise de décisions visant des mesures à caractère opérationnel, technique, financier ou budgétaire, en ce compris les mesures relatives aux investissements, ainsi qu'au mandat à confier au Directeur du MUAC à l'effet d'organiser les services d'appui requis aux fins de l'exploitation du MUAC,

Considérant qu'en vertu de la Convention EUROCONTROL amendée de 1981 et de la Convention EUROCONTROL révisée de 1997, l'Organisation est autorisée, sur décision respectivement de sa Commission permanente et de l'Assemblée générale, à créer des entreprises afin de faciliter l'exécution de ses tâches,

Considérant qu'en vertu de la Convention amendée, les Parties contractantes ayant chargé l'Organisation de l'exécution de tâches spécifiques conformément à l'article 2.2 de ladite Convention sont autorisées à prendre certaines mesures en vue de l'exécution de ces tâches,

Considérant que la portée de ces mesures est définie à l'article 6.1 (b) de la Convention amendée,

Considérant que la décision n° 129 de la Commission du 9 décembre 2015 établit que les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Agence, des décisions qu'elles prennent en vertu des mesures adoptées conformément à ladite décision ainsi que des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du mandat qui lui est conféré à l'effet d'organiser les services d'appui requis par le Centre de Maastricht, et endossent toute responsabilité découlant de telles décisions et mesures si l'Organisation devait être tenue pour responsable aux termes de la Convention amendée du fait de telles décisions et mesures,

Considérant que dans le cas où, du fait de telles décisions et mesures, la responsabilité de l'Organisation se trouverait engagée au titre de l'article 25.2 de la Convention amendée, l'Organisation dispose d'un droit de recours contre les Parties contractantes nationales,

Considérant qu'en vertu de l'article 4.2 du présent Accord, le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, et

Étant entendu que le dialogue social recouvre les discussions menées avec les organisations syndicales et le comité du personnel au sujet des conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, mais pas l'approbation finale de ces conditions, »

ARTICLE II

L'article 2, paragraphe 2 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« 2. Afin de faciliter la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne en vertu de l'article 1.1 du présent Accord ou de faciliter la fourniture d'autres services particuliers par le Centre de Maastricht, l'Organisation peut, sur décision de la Commission ainsi qu'à la demande des Parties contractantes nationales et en coopération avec celles-ci, créer ou dissoudre des entreprises dont les statuts relèveront soit du droit international public, soit du droit national d'un État membre de l'Organisation, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises. »

ARTICLE III

L'article 3 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« L'Organisation, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne par les moyens les plus rentables:

- (a) met en place, par son Agence, les moyens nécessaires pour l'exécution de sa mission, conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de la Convention amendée (Statuts de l'Agence);
- (b) assure, en accord avec les Parties contractantes nationales, le maximum de compatibilité entre les services fournis, d'une part par le Centre de Maastricht et d'autre part par lesdites Parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité;
- (c) convient avec les Parties contractantes nationales de la manière dont les installations visées à l'Annexe II du présent Accord seront exploitées. »

ARTICLE IV

L'article 4 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 4

1. Le Directeur du Centre de Maastricht détermine les mesures opérationnelles, techniques, financières et budgétaires, ainsi que les dotations budgétaires correspondantes, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.
2. Le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris la gestion du personnel, le dialogue social sur les conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, ainsi que les équipements. À cet effet, le Directeur du Centre de Maastricht:
 - (a) se conforme aux règlements internes et aux statuts du personnel de l'Organisation, ainsi qu'à tout acte pris par l'Instance Décisionnelle de Maastricht ou la Commission conformément aux dispositions des articles 3 et 6 du présent Accord;
 - (b) assure une consultation et une coordination étroites sur les plans opérationnel et technique avec les prestataires de services de la circulation aérienne des Parties contractantes nationales et d'autres partenaires concernés.
3. Le Directeur du Centre de Maastricht organise les services d'appui requis pour le Centre de Maastricht. Il peut solliciter lesdits services auprès de l'Organisation, auprès de tiers ou par d'autres moyens. Avant de prendre la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, un dossier de justification comprenant une analyse coûts-avantages ainsi qu'une analyse de l'incidence de la décision sur le budget de l'Organisation devra être constitué par le Directeur du Centre de Maastricht, en coopération avec le Directeur de l'Agence responsable des questions financières, et présenté aux États membres, dans un souci de transparence. Dans le cas où le Directeur du Centre de Maastricht prendrait la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, une période de préavis commencera à courir à compter de la date de la notification écrite de ladite décision par le Directeur du Centre de Maastricht au Directeur Général de l'Agence. La période de préavis ne peut excéder 12 mois, à moins que le Directeur du Centre de Maastricht et le Directeur Général de l'Agence ne conviennent de commun accord d'une plus longue période, en particulier lorsqu'il peut y avoir une incidence négative sur le budget de l'Organisation.
4. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Lorsque des décisions relatives aux services d'appui sont prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du paragraphe 3 du présent article, la responsabilité liée à ces décisions est limitée à l'expiration de la période de préavis mentionnée dans ce paragraphe. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales. »

ARTICLE V

Un nouvel article 5 libellé comme suit est ajouté à l'Accord de Maastricht:

« Article 5

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht est établie par le présent Accord. Elle est composée des Parties contractantes nationales.
2. Les décisions de l'Instance Décisionnelle de Maastricht requièrent l'unanimité des voix des Parties contractantes nationales et sont contraignantes pour chacune d'elles.
3. L'Instance Décisionnelle de Maastricht établit son règlement intérieur, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président. »

ARTICLE VI

L'article 5 de l'Accord de Maastricht devient l'article 6 et est remplacé comme suit:

« Article 6

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht:
 - (a) approuve le programme de travail annuel;
 - (b) approuve les plans d'investissement et les programmes de travail pluriannuels;
 - (c) approuve le budget du Centre de Maastricht (y compris les clés de répartition des coûts) et le rapport d'activité;
 - (d) donne au Directeur du Centre de Maastricht les directives nécessaires à l'accomplissement des tâches confiées au Centre de Maastricht, en particulier en ce qui concerne:
 - (i) le concept opérationnel et technique;
 - (ii) l'organisation et la sectorisation de l'espace aérien;
 - (iii) les besoins en personnel;
 - (iv) la gestion quotidienne;
 - (v) les services et installations nécessaires à mettre à la disposition de l'Organisation conformément à l'Annexe II du présent Accord;
 - (vi) les plans d'urgence;
 - (e) approuve la nomination du Directeur du Centre de Maastricht;
 - (f) prend les mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle pour l'accomplissement des tâches visées aux articles 3 et 4 du présent Accord;
 - (g) donne décharge au Directeur du Centre de Maastricht de sa gestion du budget du Centre de Maastricht.
2. Pour toutes les autres mesures relatives au Centre de Maastricht, les dispositions de la Convention amendée et celles de son Annexe 1, à l'exception des dispositions des 2^{ème},

3^{ème} et 4^{ème} phrases du 1^{er} paragraphe de l'article 7 de la Convention amendée relatives aux procédures de prise de mesures en matière de tâches énumérées au 1^{er} paragraphe de l'article 2 de ladite Convention, s'appliquent par analogie. Les actes pris à la majorité simple ou pondérée doivent obtenir les deux tiers des suffrages exprimés sous réserve du vote favorable de l'unanimité des Parties contractantes nationales.

3. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des décisions prises par l'Instance Décisionnelle de Maastricht sur la base des mesures et directives prises conformément au paragraphe 1 du présent article. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales. »

ARTICLE VII

L'article 6 de l'Accord de Maastricht est abrogé.

ARTICLE VIII

A. Un nouveau paragraphe 2 libellé comme suit est ajouté à l'article 7 de l'Accord de Maastricht:

« 2. Dans le cas où l'Organisation procéderait à la création d'une entreprise conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, la propriété des bâtiments, équipements et installations du Centre de Maastricht peut être transférée vers cette entreprise. »

B. L'article 7, paragraphe 2 devient l'article 7, paragraphe 3 et est libellé comme suit:

« 3. Conformément à l'article 6, paragraphe 1 (b) du présent Accord et sans préjudice du pouvoir décisionnel résiduel de la Commission permanente, les décisions d'approbation des plans d'investissement appartiennent aux Parties contractantes nationales. Le financement des dépenses en capital relatives à ces investissements est assuré par une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Les modalités de financement sont réglées au Titre 1 du Protocole financier de l'Annexe III au présent Accord. »

ARTICLE IX

L'article 8 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 8

1. Les coûts - ventilés en dépenses de personnel, autres dépenses de fonctionnement, coûts d'amortissement, coût du capital et dépenses exceptionnelles - encourus par l'Organisation au titre du Centre de Maastricht sont établis en conformité des dispositions du Titre II du Protocole financier, objet de l'Annexe III au présent Accord, et inscrits à une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Cette annexe est financée par les Parties contractantes nationales suivant une clé de répartition à convenir entre elles.

2. Les coûts des activités exercées par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation et de l'expertise dont il fait bénéficier cette dernière sont imputés aux titres pertinents du budget de l'Agence conformément à la méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence appliquée pour tous les coûts d'appui de l'Agence. »

ARTICLE X

L'article 10 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 10

1. En cas de demande émanant d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), l'Organisation peut, par l'intermédiaire de son Centre de Maastricht, apporter une assistance pour la fourniture de services de la circulation aérienne. En cas de perturbation des services, l'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de ladite Partie contractante nationale ou desdites Parties contractantes nationales en dehors des limites fixées à l'Annexe I du présent Accord. De même, les Parties contractantes nationales peuvent, à la demande de l'Organisation, fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien délimité à l'Annexe I du présent Accord.

2. La fourniture de ces services doit être précédée d'un échange de lettres entre le Directeur Général de l'Agence et un représentant dûment habilité de la Partie contractante nationale concernée ou des Parties contractantes nationales concernées. Les services sont fournis conformément aux plans d'urgence approuvés par les Parties contractantes nationales.

3. Lorsque des services sont fournis conformément au présent article, le Directeur Général de l'Agence en informe les États membres de l'Organisation.

4. La fourniture de ces services se limite aux mesures nécessaires pendant la durée de la perturbation. »

ARTICLE XI

Les paragraphes 1 à 3 de l'article 11 de l'Accord de Maastricht sont remplacés comme suit:

« 1. Chaque Partie contractante nationale est responsable de tout dommage survenu par suite ou à l'occasion des services qu'elle fournit à l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3 ainsi que de l'Annexe II du présent Accord dans la mesure où ce dommage lui est imputable.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 1 du présent article, l'Organisation garantit les Parties contractantes nationales contre l'action qui résulte d'un dommage survenu par suite ou à l'occasion des services fournis conformément aux dispositions des articles 1, paragraphe 1, 2, paragraphe 1 et 10 du présent Accord.

3. La responsabilité de l'Organisation peut être mise en cause, conformément au paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention amendée. Cependant, pour les cas visés au paragraphe 1 du présent article, aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 ainsi qu'au paragraphe 1 de l'article 6, l'Organisation a un droit de recours contre les Parties contractantes nationales pour toute indemnisation due à ce titre. »

ARTICLE XII

L'article 12 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 12

Les dispositions énoncées dans les Annexes du présent Accord font partie intégrante de celui-ci. Les Annexes I, II et III du présent Accord peuvent cependant faire l'objet de modifications par échange de lettres entre les Parties contractantes nationales et le Directeur Général de l'Agence, pour autant que ces modifications n'affectent pas les droits et obligations de l'Organisation et des Parties contractantes nationales en vertu des articles 1 à 15 du présent Accord. Le Directeur Général de l'Agence approuve toute modification apportée aux Annexes I, II et III du présent Accord au nom de l'Organisation pour autant qu'il en informe la Commission permanente bien à l'avance. L'Annexe IV du présent Accord peut faire l'objet de modifications par décision unanime de la Commission. »

ARTICLE XIII

L'article 14, paragraphe 3 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« 3. Le présent Accord entrera en vigueur après le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité. »

ARTICLE XIV

La référence à l'article 2, paragraphe 2 de l'Accord, figurant à l'Annexe II de l'Accord de Maastricht, est abrogé.

ARTICLE XV

Le libellé du titre I figurant à l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Titre I : *Dépenses en capital relatives aux investissements* »

ARTICLE XVI

L'article premier de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article premier

Les dépenses en capital relatives aux investissements au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation. »

ARTICLE XVII

L'article 2 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 2

Les dépenses en capital relatives aux investissements portées à cette Annexe spéciale sont financées par des emprunts bancaires ou tout autre moyen fourni par l'Organisation. »

ARTICLE XVIII

Les articles 3, 4 et 5 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht sont abrogés.

ARTICLE XIX

L'article 6 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 3 de cette Annexe.

ARTICLE XX

L'article 7 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 4 de cette Annexe. Son paragraphe 1 est remplacé et libellé comme suit:

« Article 4

1. Les dépenses de fonctionnement portées à cette Annexe spéciale sont équilibrées par des contributions directes des Parties contractantes nationales relatives au contrôle de la circulation aérienne générale, établies selon une clé de répartition à convenir entre elles, et, le cas échéant, par des contributions particulières des Parties contractantes nationales concernées pour la partie militaire des frais de fonctionnement. »

ARTICLE XXI

L'article 8 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 5 de cette Annexe et est libellé comme suit:

« Article 5

À cette Annexe spéciale sont prévus des crédits suffisants pour couvrir tous les coûts permettant d'assurer la bonne exploitation du Centre de Maastricht, et notamment:

- (a) les traitements, indemnités et allocations bruts de l'ensemble du personnel du Centre de Maastricht;
- (b) les dépenses au titre de la formation du personnel du Centre de Maastricht en application de la réglementation en vigueur;
- (c) toutes dépenses de fin de service payables par suite d'une décision prise à la seule initiative des Parties contractantes nationales;
- (d) la part « employeur » du coût des pensions du personnel du Centre de Maastricht, définie à l'article 6 de la présente Annexe et la partie pertinente des obligations contractées pour les services passés relative aux droits à pension acquis par le personnel du Centre de Maastricht, y compris les obligations contractées pour les services passés concernant le personnel opérationnel relevant de la structure de grade « O »;
- (e) le coût des services d'appui fournis au Centre de Maastricht;
- (f) le coût de toutes les assurances contractées par l'Organisation pour couvrir l'ensemble ou une partie des risques encourus en rapport avec le présent Accord;
- (g) les coûts relatifs à la compensation versée par l'Organisation pour l'impôt national perçu sur les pensions des membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (h) les coûts relatifs aux prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;

- (i) les autres dépenses de fonctionnement comprenant les coûts exposés pour l'achat de biens et de services, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, le matériel, l'énergie, les services collectifs, les loyers, les équipements et les installations, l'entretien et les frais de déplacement;
- (j) le coût d'amortissement;
- (k) le coût du capital. »

ARTICLE XXII

L'article 9 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 6 de cette Annexe.

ARTICLE XXIII

L'article 10 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est abrogé.

ARTICLE XXIV

Un nouveau titre III libellé comme suit est ajouté après l'article 6 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht:

« Titre III : *Répartition des coûts* ».

ARTICLE XXV

Un nouvel article 7 libellé comme suit est ajouté à l'Annexe III de l'Accord de Maastricht:

« Article 7

1. Les Parties contractantes nationales conviennent d'inclure dans leurs assiettes annuelles de redevances de route un montant équivalent à l'amortissement annuel et aux intérêts sur les dépenses en capital correspondant aux investissements consentis au Centre de contrôle régional de Maastricht, et de répartir entre elles ces montants au prorata des personnels de contrôle de la circulation aérienne affectés aux secteurs de contrôle desservant leur espace aérien, étant entendu que les espaces aériens du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg sont considérés comme un tout.
2. Les Parties contractantes nationales conviennent de répartir entre elles selon la formule définie au paragraphe précédent, les coûts d'exploitation au titre du contrôle de la circulation aérienne générale au Centre de contrôle régional de Maastricht.
3. Les quotes-parts résultant de l'application de la clé de répartition visée aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront établies annuellement en fonction de la situation prévalant au 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire correspondant et arrêtées par l'Instance Décisionnelle de Maastricht dans le cadre de l'estimation budgétaire visée à l'article 6.1 (c) du présent

Accord.

4. Les quotes-parts incombant au Royaume de Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg en vertu des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, considérés comme un tout, sont réparties entre ces États comme suit:

Royaume de Belgique: 97%

Grand-Duché de Luxembourg: 3%. »

ARTICLE XXVI

La disposition suivante est ajoutée à titre temporaire à l'Accord de Maastricht en tant qu'Annexe IV:

« ANNEXE IV

Article unique

Pour la période 2019 à 2025, les coûts annuels à inclure dans l'Annexe spéciale au budget de l'Organisation pour le Centre de Maastricht en ce qui concerne les éléments de coût mentionnés à l'article 5, paragraphe 1 (g) et (h) de l'Annexe III (compensation fiscale et prestations accessoires) sont déterminés conformément aux pourcentages suivants du total de ces éléments de coût:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio	11,9 Mio	13,9 Mio	17,0 Mio	18,2 Mio	19,2 Mio	20,3 Mio
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR

Les montants, qui sont fondés sur le plan stratégique de l'Agence pour 2016, sont indicatifs et sont définis annuellement sur la base des dernières prévisions utilisées par l'Agence aux fins de l'élaboration du budget des exercices considérés. »

ANNEXE 2

Texte consolidé de la version amendée de l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht)

**ACCORD RELATIF À LA FOURNITURE ET À L'EXPLOITATION
D'INSTALLATIONS ET DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE PAR
EUROCONTROL
AU CENTRE DE CONTRÔLE RÉGIONAL DE MAASTRICHT**

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

ci-après dénommés « les Parties contractantes nationales » d'une part,

*ET L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION
AÉRIENNE (EUROCONTROL),*

ci-après dénommée « l'Organisation » d'autre part,

Considérant que la Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne de l'Organisation (ci-après dénommée « la Commission ») sur proposition des Parties contractantes nationales, a adopté une solution sur l'avenir du Centre de contrôle régional de Maastricht (ci-après dénommé « le Centre de Maastricht »), et décidera de sa mise en œuvre conformément à l'Annexe 3 du Protocole signé le 12 février 1981 à Bruxelles, amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 (ci-après dénommé « le Protocole »),

Considérant que le Centre de Maastricht sera maintenu en tant qu'établissement d'EUROCONTROL, aux fins de constituer pour l'Organisation le lien indispensable entre les

tâches obligatoires prévues à l'Article 2.1. de la Convention EUROCONTROL, amendée à Bruxelles en 1981 (ci-après dénommée « la Convention amendée ») et les réalités de l'exécution des services de la circulation aérienne, de sorte que l'Organisation puisse maintenir et développer son savoir-faire technique et opérationnel dans le domaine des services de la circulation aérienne,

Considérant que cette solution répond aux vœux des Parties contractantes nationales de charger l'Organisation de la fourniture et de l'exploitation d'installations et services de la circulation aérienne pour le compte des Parties contractantes nationales, conformément aux dispositions de la Convention amendée, et notamment ses articles 2.2 b) et 12,

Considérant que la Commission a adopté la décision n° 128 du 9 décembre 2015 relative à l'instauration d'une méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence et à l'imputation permanente du coût des services d'appui fournis aux fins de l'exploitation du MUAC, du coût de la compensation de l'impôt national perçu sur les pensions et des prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au MUAC,

Considérant que la Commission a adopté la décision n°129 du 9 décembre 2015 relative à la prise de décisions visant des mesures à caractère opérationnel, technique, financier ou budgétaire, en ce compris les mesures relatives aux investissements, ainsi qu'au mandat à confier au Directeur du MUAC à l'effet d'organiser les services d'appui requis aux fins de l'exploitation du MUAC,

Considérant qu'en vertu de la Convention EUROCONTROL amendée de 1981 et de la Convention EUROCONTROL révisée de 1997, l'Organisation est autorisée, sur décision respectivement de sa Commission permanente et de l'Assemblée générale, à créer des entreprises afin de faciliter l'exécution de ses tâches,

Considérant qu'en vertu de la Convention amendée, les Parties contractantes ayant chargé l'Organisation de l'exécution de tâches spécifiques conformément à l'article 2.2 de ladite Convention sont autorisées à prendre certaines mesures en vue de l'exécution de ces tâches,

Considérant que la portée de ces mesures est définie à l'article 6.1 (b) de la Convention amendée,

Considérant que la décision n° 129 de la Commission du 9 décembre 2015 établit que les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Agence, des décisions qu'elles prennent en vertu des mesures adoptées conformément à ladite décision ainsi que des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du mandat qui lui est conféré à l'effet d'organiser les services d'appui requis par le Centre de Maastricht, et endossent toute responsabilité découlant de telles décisions et mesures si l'Organisation devait être tenue pour responsable aux termes de la Convention amendée du fait de telles décisions et mesures,

Considérant que dans le cas où, du fait de telles décisions et mesures, la responsabilité de l'Organisation se trouverait engagée au titre de l'article 25.2 de la Convention amendée, l'Organisation dispose d'un droit de recours contre les Parties contractantes nationales,

Considérant qu'en vertu de l'article 4.2 du présent Accord, le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, et

Étant entendu que le dialogue social recouvre les discussions menées avec les organisations syndicales et le comité du personnel au sujet des conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, mais pas l'approbation finale de ces conditions,

Sont convenus des dispositions qui suivent :

Article 1

1. Les Parties contractantes nationales chargent l'Organisation d'assurer, conformément au paragraphe 2.b de l'article 2 de la Convention amendée, la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne, dans les limites et de la manière indiquée au présent Accord. L'Organisation utilise à cet effet les installations du Centre de Maastricht et fournit le personnel nécessaire à l'exploitation et à la maintenance du Centre.

2. Chacune des Parties contractantes nationales, tant pour l'espace situé au-dessus de son territoire que pour les parties de l'espace aérien au-dessus des étendues maritimes désignées sur base du Plan de navigation aérienne - Région Europe - de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après dénommée « l'OACI »), conserve ses compétences et obligations en matière de législation aéronautique, de réglementations, d'organisation de l'espace aérien et de relations avec des Organisations internationales comme l'OACI, ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien ou toute autre tierce partie.

Article 2

1. L'Organisation fournit les installations et exploite les services de circulation aérienne de route pour le trafic aérien défini à l'article 3.3. de la Convention amendée, dans l'espace aérien, dont les limites sont définies à l'Annexe I au présent Accord.

2. Afin de faciliter la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne en vertu de l'article 1.1 du présent Accord ou de faciliter la fourniture d'autres services particuliers par le Centre de Maastricht, l'Organisation peut, sur décision de la Commission ainsi qu'à la demande des Parties contractantes nationales et en coopération avec celles-ci, créer ou dissoudre des entreprises dont les statuts relèveront soit du droit international public, soit du droit national d'un État membre de l'Organisation, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.

3. Les Parties contractantes nationales prennent dans la limite de leur compétence, toutes mesures devant permettre à l'Organisation d'exercer ses responsabilités dans le cadre du présent Accord, notamment en matière d'attribution de fréquences radio.

Article 3

L'Organisation, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne par les moyens les plus rentables:

- (a) met en place, par son Agence, les moyens nécessaires pour l'exécution de sa mission, conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de la Convention amendée (Statuts de l'Agence);
- (b) assure, en accord avec les Parties contractantes nationales, le maximum de compatibilité entre les services fournis, d'une part par le Centre de Maastricht et d'autre part par lesdites Parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité;
- (c) convient avec les Parties contractantes nationales de la manière dont les installations visées à l'Annexe II du présent Accord seront exploitées.

Article 4

1. Le Directeur du Centre de Maastricht détermine les mesures opérationnelles, techniques, financières et budgétaires, ainsi que les dotations budgétaires correspondantes, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.
2. Le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris la gestion du personnel, le dialogue social sur les conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, ainsi que les équipements. À cet effet, le Directeur du Centre de Maastricht:
 - (a) se conforme aux règlements internes et aux statuts du personnel de l'Organisation, ainsi qu'à tout acte pris par l'Instance Décisionnelle de Maastricht ou la Commission conformément aux dispositions des articles 3 et 6 du présent Accord;
 - (b) assure une consultation et une coordination étroites sur les plans opérationnel et technique avec les prestataires de services de la circulation aérienne des Parties contractantes nationales et d'autres partenaires concernés.
3. Le Directeur du Centre de Maastricht organise les services d'appui requis pour le Centre de Maastricht. Il peut solliciter lesdits services auprès de l'Organisation, auprès de tiers ou par d'autres moyens. Avant de prendre la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, un dossier de justification comprenant une analyse coûts-avantages ainsi qu'une analyse de l'incidence de la décision sur le budget de l'Organisation devra être constitué par le Directeur du Centre de Maastricht, en coopération avec le Directeur de l'Agence responsable des questions financières, et présenté aux États membres, dans un souci de transparence. Dans le cas où le Directeur du Centre de Maastricht prendrait la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, une période de préavis commencera à courir à compter de la date de la notification écrite de ladite décision par le Directeur du Centre de Maastricht au Directeur Général de l'Agence. La période de préavis ne peut excéder 12 mois, à moins que le Directeur du Centre de Maastricht et le

Directeur Général de l'Agence ne conviennent de commun accord d'une plus longue période, en particulier lorsqu'il peut y avoir une incidence négative sur le budget de l'Organisation.

4. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Lorsque des décisions relatives aux services d'appui sont prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du paragraphe 3 du présent article, la responsabilité liée à ces décisions est limitée à l'expiration de la période de préavis mentionnée dans ce paragraphe. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales.

Article 5

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht est établie par le présent Accord. Elle est composée des Parties contractantes nationales.

2. Les décisions de l'Instance Décisionnelle de Maastricht requièrent l'unanimité des voix des Parties contractantes nationales et sont contraignantes pour chacune d'elles.

3. L'Instance Décisionnelle de Maastricht établit son règlement intérieur, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président.

Article 6

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht:

- (a) approuve le programme de travail annuel;
- (b) approuve les plans d'investissement et les programmes de travail pluriannuels;
- (c) approuve le budget du Centre de Maastricht (y compris les clés de répartition des coûts) et le rapport d'activité;
- (d) donne au Directeur du Centre de Maastricht les directives nécessaires à l'accomplissement des tâches confiées au Centre de Maastricht, en particulier en ce qui concerne:
 - (i) le concept opérationnel et technique;
 - (ii) l'organisation et la sectorisation de l'espace aérien;
 - (iii) les besoins en personnel;
 - (iv) la gestion quotidienne;
 - (v) les services et installations nécessaires à mettre à la disposition de l'Organisation conformément à l'Annexe II du présent Accord;
 - (vi) les plans d'urgence;

- (e) approuve la nomination du Directeur du Centre de Maastricht;
- (f) prend les mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle pour l'accomplissement des tâches visées aux articles 3 et 4 du présent Accord;
- (g) donne décharge au Directeur du Centre de Maastricht de sa gestion du budget du Centre de Maastricht.

2. Pour toutes les autres mesures relatives au Centre de Maastricht, les dispositions de la Convention amendée et celles de son Annexe 1, à l'exception des dispositions des 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} phrases du 1^{er} paragraphe de l'article 7 de la Convention amendée relatives aux procédures de prise de mesures en matière de tâches énumérées au 1^{er} paragraphe de l'article 2 de ladite Convention, s'appliquent par analogie. Les actes pris à la majorité simple ou pondérée doivent obtenir les deux tiers des suffrages exprimés sous réserve du vote favorable de l'unanimité des Parties contractantes nationales.

3. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des décisions prises par l'Instance Décisionnelle de Maastricht sur la base des mesures et directives prises conformément au paragraphe 1 du présent article. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales.

Article 7

1. Les investissements afférents aux installations du Centre de Maastricht, nécessaires à l'exécution des tâches dont l'Organisation est chargée en vertu du présent Accord, sont effectués par l'Organisation.

2. Dans le cas où l'Organisation procéderait à la création d'une entreprise conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, la propriété des bâtiments, équipements et installations du Centre de Maastricht peut être transférée vers cette entreprise.

3. Conformément à l'article 6, paragraphe 1 (b) du présent Accord et sans préjudice du pouvoir décisionnel résiduel de la Commission permanente, les décisions d'approbation des plans d'investissement appartiennent aux Parties contractantes nationales. Le financement des dépenses en capital relatives à ces investissements est assuré par une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Les modalités de financement sont réglées au Titre 1 du Protocole financier de l'Annexe III au présent Accord.

Article 8

1. Les coûts - ventilés en dépenses de personnel, autres dépenses de fonctionnement, coûts d'amortissement, coût du capital et dépenses exceptionnelles - encourus par l'Organisation au titre du Centre de Maastricht sont établis en conformité des dispositions du Titre II du Protocole financier, objet de l'Annexe III au présent Accord, et inscrits à une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Cette annexe est financée par les Parties contractantes nationales suivant une clé de répartition à convenir entre elles.

2. Les coûts des activités exercées par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation et de l'expertise dont il fait bénéficier cette dernière sont imputés aux titres pertinents du budget de l'Agence conformément à la méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence appliquée pour tous les coûts d'appui de l'Agence.

Article 9

Le personnel d'EUROCONTROL affecté au Centre de Maastricht est soumis aux dispositions relatives au personnel de l'Organisation.

Article 10

1. En cas de demande émanant d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), l'Organisation peut, par l'intermédiaire de son Centre de Maastricht, apporter une assistance pour la fourniture de services de la circulation aérienne. En cas de perturbation des services, l'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de ladite Partie contractante nationale ou desdites Parties contractantes nationales en dehors des limites fixées à l'Annexe I du présent Accord. De même, les Parties contractantes nationales peuvent, à la demande de l'Organisation, fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien délimité à l'Annexe I du présent Accord.

2. La fourniture de ces services doit être précédée d'un échange de lettres entre le Directeur Général de l'Agence et un représentant dûment habilité de la Partie contractante nationale concernée ou des Parties contractantes nationales concernées. Les services sont fournis conformément aux plans d'urgence approuvés par les Parties contractantes nationales.

3. Lorsque des services sont fournis conformément au présent article, le Directeur Général de l'Agence en informe les États membres de l'Organisation.

4. La fourniture de ces services se limite aux mesures nécessaires pendant la durée de la perturbation.

Article 11

1. Chaque Partie contractante nationale est responsable de tout dommage survenu par suite ou à l'occasion des services qu'elle fournit à l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3 ainsi que de l'Annexe II du présent Accord dans la mesure où ce dommage lui est imputable.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 1 du présent article, l'Organisation garantit les Parties contractantes nationales contre l'action qui résulte d'un dommage survenu par suite ou à l'occasion des services fournis conformément aux dispositions des articles 1, paragraphe 1, 2, paragraphe 1 et 10 du présent Accord.

3. La responsabilité de l'Organisation peut être mise en cause, conformément au paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention amendée. Cependant, pour les cas visés au

paragraphe 1 du présent article, aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 ainsi qu'au paragraphe 1 de l'article 6, l'Organisation a un droit de recours contre les Parties contractantes nationales pour toute indemnisation due à ce titre.

4. L'Organisation peut contracter, en son nom, une assurance pour se couvrir de l'ensemble ou d'une partie des risques encourus dans le cadre du présent Accord y inclus le préjudice provenant de la perte de revenu et notamment des risques découlant:

- (a) de la responsabilité envers les tiers (notamment les compagnies aériennes, usagers, voyageurs),
- (b) de la responsabilité vis-à-vis d'États,
- (c) de l'endommagement ou de la perte de ses installations.

Article 12

Les dispositions énoncées dans les Annexes du présent Accord font partie intégrante de celui-ci. Les Annexes I, II et III du présent Accord peuvent cependant faire l'objet de modifications par échange de lettres entre les Parties contractantes nationales et le Directeur Général de l'Agence, pour autant que ces modifications n'affectent pas les droits et obligations de l'Organisation et des Parties contractantes nationales en vertu des articles 1 à 15 du présent Accord. Le Directeur Général de l'Agence approuve toute modification apportée aux Annexes I, II et III du présent Accord au nom de l'Organisation pour autant qu'il en informe la Commission permanente bien à l'avance. L'Annexe IV du présent Accord peut faire l'objet de modifications par décision unanime de la Commission.

Article 13

Tout différend qui pourra naître quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou de ses Annexes relève mutatis mutandis des dispositions de l'article 31 de la Convention amendée.

Article 14

1. Le présent Accord sera soumis à ratification, acceptation ou approbation.
2. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique.
3. Le présent Accord entrera en vigueur après le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité.
4. Par sa signature l'Organisation devient partie au présent Accord.
5. Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux Gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, tout dépôt d'instrument de

ratification, d'acceptation ou d'approbation par les Parties contractantes nationales ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire Général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, et auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 15

1. Le présent Accord reste en vigueur jusqu'à ce que l'Organisation arrête toute activité au titre du Centre de Maastricht en raison soit d'une résiliation au sens du paragraphe 3 du présent Article, soit de la liquidation de l'Organisation au sens du paragraphe 2 du présent Article.

2. S'il est mis fin à la Convention amendée dans les conditions prévues à l'article 35.2 de celle-ci, l'Organisation est tenue, en application de l'article 35.3 de la Convention amendée, de maintenir l'exploitation du Centre de Maastricht conformément aux dispositions du présent Accord jusqu'à ce que les Parties contractantes nationales aient mis en œuvre une solution de remplacement au plus tard dans un délai de quatre ans.

3. Toutefois, mais sans préjudice de l'application du paragraphe 2 ci-dessus, l'une quelconque des Parties contractantes nationales ou l'Organisation peuvent manifester leur intention de mettre fin au présent Accord à tout moment à l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de son entrée en vigueur. Cette intention de mettre fin à l'Accord est notifiée au Gouvernement du Royaume de Belgique qui la notifie aux autres parties contractantes. Cette décision de mettre fin à l'Accord prend effet à l'expiration d'un délai de 6 ans à compter de la date de réception par le Gouvernement du Royaume de Belgique de cette notification.

4. La partie ayant demandé à mettre fin à l'Accord dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus prend à sa charge les coûts qui en résulteront.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 25 novembre 1986, en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

Pour le Royaume de Belgique:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour le Royaume des Pays-Bas:

Pour l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne:

ANNEXE I

**Configuration de l'espace aérien pour lequel l'Organisation fournit les installations et
exploite les services de circulation aérienne de route**

La configuration de l'espace aérien pour lequel les Parties contractantes nationales chargent l'Organisation de fournir les installations et d'exploiter les services de circulation aérienne de route est déterminée de la manière suivante :

Parties contractantes nationales	Limites latérales	Limites verticales
République fédérale d'Allemagne	L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région supérieure d'information de vol Hanovre.	L'espace aérien situé au-dessus du niveau de vol 245.
Royaume de Belgique Grand-Duché de Luxembourg	L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région supérieure d'information de vol Bruxelles.	L'espace aérien situé au-dessus du niveau de vol 245 (1).

Royaume des Pays-Bas

L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région d'information de vol Amsterdam.

Au-dessus du niveau de vol 245

à l'exception de la partie de ladite région située au sud de la ligne définie par les coordonnées

51°42'20" N - 02°10'15" E et

51°38'04" N - 02°30' E ;

au-dessus du niveau de vol 245 (1)

dans la mesure où il s'agit de la zone située au sud de la ligne définie par les coordonnées

51°38'04" N - 02°30' E et

51°16'15" N - 04°06'30" E (1).

(1) À titre transitoire, cet espace est étendu à l'espace aérien situé au niveau de vol 200 et au-dessus jusqu'à la date de mise en service des nouvelles installations du Centre de contrôle régional de Bruxelles.

ANNEXE II

Dispositions spéciales relatives aux installations et services nationaux que les Parties contractantes nationales doivent mettre à la disposition de l'Organisation

Pour permettre à l'Organisation d'assumer ses compétences mentionnées aux articles 1.1 et 2.1 du présent Accord, les Parties contractantes nationales mettent à sa disposition, pour utilisation conjointe et à titre gracieux, les installations, équipements et liaisons air/sol et sol/sol énumérés ci-après. En outre, elles mettent à sa disposition, à titre gracieux, les installations et services indispensables à l'exploitation des services de la circulation aérienne (AIS, informations météorologiques et installations de navigation) :

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Radar

Données radar avec, le cas échéant, informations météorologiques émanant des stations suivantes :

- a) SRE-LL1 de Bremen ;
- b) SRE-LL1 de Boostedt ;
- c) SRE-LL1 de Lüdenscheid ;
- d) SRE-LL1 de Pfälzerwald ;

Télécommunications

- a) Stations émettrices et réceptrices de Brinkum et Habenhausen, avec équipements nécessaires d'émission et de réception ;
- b) Centre de commutation du RSFTA à Francfort (A 300) ;
- c) Système central d'impression de bandes de progression de vol (ZKSD) pour la transmission des messages ACT et des messages connexes.

Installations de régulation du débit de circulation

LRNZ aux fins GCTA.

**ROYAUME DE BELGIQUE
GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG**

Radar

- a) Données émanant des radars SRE-M5 et secondaire de Bertem.

Divers

- a) Informations météorologiques relayées via le Centre météorologique de Zaventem ou émanant de ce Centre.

ROYAUME DES PAYS-BAS

Radar

Données radar, avec informations météorologiques émanant de Signaal/LAR et des stations radar météo de Leerdam.

Télécommunications

- a) Stations émettrices et réceptrices de Schiphol et Eelde, avec équipements nécessaires d'émission et de réception.

Divers

- a) Données émanant du système SARP, pour liaisons civiles/militaires.

ANNEXE III

Protocole financier

relatif à l'établissement et au financement des parties du budget de l'Organisation concernant les dépenses du Centre de Maastricht

Titre I : *Dépenses en capital relatives aux investissements*

Article premier

Les dépenses en capital relatives aux investissements au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation.

Article 2

Les dépenses en capital relatives aux investissements portées à cette Annexe spéciale sont financées par des emprunts bancaires ou tout autre moyen fourni par l'Organisation.

Titre II : *Dépenses de fonctionnement*

Article 3

Les dépenses de fonctionnement au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation, distincte de celle concernant les dépenses d'investissement.

Article 4

1. Les dépenses de fonctionnement portées à cette Annexe spéciale sont équilibrées par des contributions directes des Parties contractantes nationales relatives au contrôle de la circulation aérienne générale, établies selon une clé de répartition à convenir entre elles, et, le cas échéant, par des contributions particulières des Parties contractantes nationales concernées pour la partie militaire des frais de fonctionnement.
2. La clé de répartition ainsi que toute modification ultérieure qui y sera apportée seront communiquées à l'Organisation par les Parties contractantes nationales.

Article 5

À cette Annexe spéciale sont prévus des crédits suffisants pour couvrir tous les coûts permettant d'assurer la bonne exploitation du Centre de Maastricht, et notamment:

- (a) les traitements, indemnités et allocations bruts de l'ensemble du personnel du Centre de Maastricht;
- (b) les dépenses au titre de la formation du personnel du Centre de Maastricht en application de la réglementation en vigueur;
- (c) toutes dépenses de fin de service payables par suite d'une décision prise à la seule initiative des Parties contractantes nationales;
- (d) la part « employeur » du coût des pensions du personnel du Centre de Maastricht, définie à l'article 6 de la présente Annexe et la partie pertinente des obligations contractées pour les services passés relative aux droits à pension acquis par le personnel du Centre de Maastricht, y compris les obligations contractées pour les services passés concernant le personnel opérationnel relevant de la structure de grade « O »;
- (e) le coût des services d'appui fournis au Centre de Maastricht;
- (f) le coût de toutes les assurances contractées par l'Organisation pour couvrir l'ensemble ou une partie des risques encourus en rapport avec le présent Accord;
- (g) les coûts relatifs à la compensation versée par l'Organisation pour l'impôt national perçu sur les pensions des membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (h) les coûts relatifs aux prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (i) les autres dépenses de fonctionnement comprenant les coûts exposés pour l'achat de biens et de services, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, le matériel, l'énergie, les services collectifs, les loyers, les équipements et les installations, l'entretien et les frais de déplacement;
- (j) le coût d'amortissement;

(k) le coût du capital.

Article 6

Le coût des droits à pension acquis pour une année est constitué de la part « employé » telle que définie dans les statuts du personnel de l'Organisation (comprise dans le traitement brut comme pour l'ensemble du personnel) et la part « employeur » représentant le double de la part « employé ». La part « employeur » figure en dépense à l'Annexe spéciale.

Titre III : Répartition des coûts

Article 7

1. Les Parties contractantes nationales conviennent d'inclure dans leurs assiettes annuelles de redevances de route un montant équivalent à l'amortissement annuel et aux intérêts sur les dépenses en capital correspondant aux investissements consentis au Centre de contrôle régional de Maastricht, et de répartir entre elles ces montants au prorata des personnels de contrôle de la circulation aérienne affectés aux secteurs de contrôle desservant leur espace aérien, étant entendu que les espaces aériens du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg sont considérés comme un tout.

2. Les Parties contractantes nationales conviennent de répartir entre elles selon la formule définie au paragraphe précédent, les coûts d'exploitation au titre du contrôle de la circulation aérienne générale au Centre de contrôle régional de Maastricht.

3. Les quotes-parts résultant de l'application de la clé de répartition visée aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront établies annuellement en fonction de la situation prévalant au 1er janvier de l'exercice budgétaire correspondant et arrêtées par l'Instance Décisionnelle de Maastricht dans le cadre de l'estimation budgétaire visée à l'article 6.1 (c) du présent Accord.

4. Les quotes-parts incombant au Royaume de Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg en vertu des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, considérés comme un tout, sont réparties entre ces États comme suit:

Royaume de Belgique: 97%

Grand-Duché de Luxembourg: 3%.

ANNEXE IV

Article unique

Pour la période 2019 à 2025, les coûts annuels à inclure dans l'Annexe spéciale au budget de l'Organisation pour le Centre de Maastricht en ce qui concerne les éléments de coût mentionnés à l'article 5, paragraphe 1 (g) et (h) de l'Annexe III (compensation fiscale et prestations accessoires) sont déterminés conformément aux pourcentages suivants du total de ces éléments de coût:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio	11,9 Mio	13,9 Mio	17,0 Mio	18,2 Mio	19,2 Mio	20,3 Mio
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR

Les montants, qui sont fondés sur le plan stratégique de l'Agence pour 2016, sont indicatifs et sont définis annuellement sur la base des dernières prévisions utilisées par l'Agence aux fins de l'élaboration du budget des exercices considérés.

BIJLAGE 1

De Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het Luchtverkeersleidingscentrum Maastricht, ondertekend op 25 november 1986, (de Overeenkomst van Maastricht), is gewijzigd zoals bepaald in de volgende artikelen.

ARTIKEL I

De volgende bepalingen zullen worden toegevoegd aan het einde van de preambule tot de Overeenkomst van Maastricht:

“Overwegende dat de Commissie de Beschikking nr. 128 met datum 9 december 2015 met betrekking tot de tenuitvoerlegging van een voor het hele Agentschap geldende kostentoedelingsmethodologie en met betrekking tot de kostentoedeling op permanente basis van de ondersteunende diensten voor de werking van het MUAC en de compensatiekosten voor nationale belasting die worden geheven op pensioenen en aanvullende voordelen, die door de Organisatie worden betaald aan voormalige personeelsleden toegewezen aan het MUAC, heeft goedgekeurd,

Overwegende dat de Commissie de Beschikking nr. 129 met datum 9 december 2015 met betrekking tot het nemen van beslissingen inzake maatregelen met een operationeel, technisch of financieel karakter of met betrekking tot de begroting, zoals investeringen, en tevens het mandaat van de Directeur van het MUAC over de ondersteunende diensten, die noodzakelijk zijn voor de werking van het MUAC, heeft goedgekeurd,

Overwegende dat zowel onder het in 1981 gewijzigd Verdrag van EUROCONTROL en het in 1997 herziene Verdrag van EUROCONTROL de Organisatie bij beschikking van respectievelijk haar Permanente Commissie en de Algemene Vergadering gemachtigd is ondernemingen te creëren om de uitvoering van haar taken mogelijk te maken,

Overwegende dat het gewijzigd Verdrag het de lidstaten die de Organisatie de uitvoering van specifieke taken hebben toevertrouwd volgens artikel 2, lid 2 van het gewijzigd Verdrag toestaat om bepaalde maatregelen te nemen met betrekking tot de uitvoering van deze taken,

Overwegende dat het toepassingsgebied van deze maatregelen bepaald wordt door artikel 6.1 (b) van het gewijzigd Verdrag,

Overwegende dat de Beschikking van de Commissie nr. 129 met datum 9 december 2015 bepaalt dat de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de verantwoordelijkheid nemen voor de gevolgen op Deel I van de begroting van het Agentschap van de beslissingen die door hen genomen worden op basis van de maatregelen die worden aangenomen op grond van deze beschikking en van de maatregelen die worden ondernomen door de Directeur van het Centrum Maastricht op grond van zijn mandaat voor de ondersteunende diensten die noodzakelijk zijn voor het Centrum Maastricht, en de aansprakelijkheid aanvaarden die voortvloeit uit dergelijke beslissingen en maatregelen in het geval de Organisatie

verantwoordelijk wordt gehouden onder het gewijzigd Verdrag als een direct gevolg van deze beslissingen en maatregelen,

Overwegende dat de Organisatie een recht op verhaal heeft op de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen in het geval een beroep wordt gedaan op de aansprakelijkheid van de Organisatie volgens artikel 25, lid 2 van het gewijzigd Verdrag als direct gevolg van deze beslissingen en maatregelen,

Overwegende dat overeenkomstig artikel 4, lid 2 van deze Overeenkomst de Directeur van het Centrum Maastricht het dagelijks beheer in verband met de exploitatie van de luchtverkeersdiensten, inclusief sociale dialoog, zal garanderen, en

Met dien verstande dat de sociale dialoog de discussies met de vakbonden en het Personeelscomité inhoudt met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden voor personeel dat werkzaam is bij het Centrum Maastricht, maar niet de uiteindelijke goedkeuring van deze voorwaarden,”

ARTIKEL II

Artikel 2, lid 2 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“2. Om de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer overeenkomstig artikel 1, lid 1 van deze Overeenkomst mogelijk te maken, of de verlening van andere specifieke diensten door het Centrum Maastricht mogelijk te maken, kan de Organisatie, bij beschikking van de Commissie en op verzoek van en in samenwerking met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen ondernemingen, waarvan de statuten ofwel door het internationaal publiekrecht ofwel de nationale wetgeving van een Lidstaat van de Organisatie beheerst worden, creëren, opheffen of een meerderheidsaandeel in deze ondernemingen verwerven.”

ARTIKEL III

Artikel 3 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“De Organisatie zal, teneinde de veiligheid, doeltreffendheid en een snel verloop van het luchtverkeer te verzekeren, met gebruikmaking van de meest rendabele middelen:

- (a) door middel van haar Agentschap, in overeenstemming met het bepaalde in Bijlage I bij het gewijzigd Verdrag (Statuten van het Agentschap), de nodige middelen voor de uitvoering van haar taak verschaffen;
- (b) in overeenstemming met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen een zo groot mogelijke compatibiliteit tussen de diensten die enerzijds door het Centrum Maastricht en anderzijds door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen in het onder hun gezag vallend luchtruim verleend worden garanderen;

- (c) met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de wijze overeenkomen waarop de in Bijlage II van deze Overeenkomst bedoelde installaties geëxploiteerd zullen worden.”

ARTIKEL IV

Artikel 4 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 4

1. De Directeur van het Centrum Maastricht stelt de maatregelen met een operationeel, technisch of financieel karakter, of met betrekking tot de begroting vast, evenals de overeenkomstige begrotingsmiddelen conform het gestelde in artikel 6 van deze Overeenkomst.
2. De Directeur van het Centrum Maastricht verzorgt het dagelijks beheer in verband met de exploitatie van de luchtverkeersdiensten, met inbegrip van het personeel, de sociale dialoog met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden voor personeelsleden tewerkgesteld in het Centrum Maastricht en het materieel. Hiertoe zal de Directeur van het Centrum Maastricht:
 - (a) zich houden aan de interne voorschriften en aan de personeelsstatuten van de Organisatie, alsmede aan elk door het Maastricht Besluitvormingsorgaan of de Commissie overeenkomstig artikel 3 en 6 van deze Overeenkomst genomen besluit;
 - (b) op het operationele en technische vlak zorgen voor een nauwe raadpleging van en coördinatie met de verleners van de luchtverkeersdiensten van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en andere relevante belanghebbenden.
3. De Directeur van het Centrum Maastricht zal de benodigde ondersteunende diensten voor het Centrum Maastricht organiseren. Hij kan deze ondersteunende diensten bij de Organisatie, derde partijen of via andere wegen werven. Voordat een beslissing wordt genomen door de Directeur van het Centrum Maastricht om niet langer gebruik te maken van de ondersteunende diensten van de Organisatie, zal door de Directeur van het Centrum Maastricht in samenwerking met de Directeur van het Agentschap die verantwoordelijk is voor financiële zaken, een businesscasus worden opgesteld met een kosten-batenanalyse en een analyse van de impact op de begroting van de Organisatie en zal deze aan de Lidstaten worden gestuurd om transparantie te garanderen. In het geval dat de Directeur van het Centrum Maastricht besluit niet langer gebruik te maken van de ondersteunende diensten van de Organisatie zal er, te rekenen vanaf de datum waarop de schriftelijke bekendmaking van deze beslissing door de Directeur van het Centrum Maastricht aan de Directeur-Generaal van het Agentschap is gedaan, een opzegtermijn van start gaan. Deze opzegtermijn zal de periode van 12 maanden niet overschrijden, tenzij de Directeur van het Centrum Maastricht en de Directeur-Generaal van het Agentschap gezamenlijk een langere periode overeenkomen, in het bijzonder wanneer er een negatieve impact op de begroting van de Organisatie mogelijk is.
4. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen zullen de verantwoordelijkheid dragen voor de gevolgen op Deel I van de begroting van de Organisatie van de acties die door de Directeur van het Centrum Maastricht worden ondernomen volgens lid 1, 2 en 3 van dit artikel.

In het geval er beslissingen worden genomen door de Directeur van het Centrum Maastricht met betrekking tot de ondersteunende diensten volgens lid 3 van dit artikel, zal deze verantwoordelijkheid worden beperkt tot het einde van de opzegtermijn die in dat lid wordt genoemd. De Organisatie zal alle redelijke maatregelen treffen om de impact van deze verantwoordelijkheid op de begroting voor de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen te beperken.”

ARTIKEL V

Een nieuw artikel 5 zal als volgt in de Overeenkomst van Maastricht worden ingevoegd:

“Artikel 5

1. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan is hierbij opgericht. Het bestaat uit de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.
2. De beslissingen van het Maastricht Besluitvormingsorgaan vereisen een unanieme stem door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en zijn bindend voor hen allen.
3. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan zal interne procedureregels opstellen, waaronder regels die van toepassing zijn op de verkiezing van een voorzitter en een vicevoorzitter.”

ARTIKEL VI

Artikel 5 van de Overeenkomst van Maastricht zal Artikel 6 worden en worden vervangen door het volgende:

“Artikel 6

1. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan zal:
 - (a) het jaarlijkse werkprogramma goedkeuren;
 - (b) de investeringsplannen en werkprogramma's die zich over meerdere jaren uitstrekken goedkeuren;
 - (c) de begroting van het Centrum Maastricht (inclusief kostenverdeelsleutels) en activiteitenrapport goedkeuren;
 - (d) instructies geven aan de Directeur van het Centrum Maastricht die nodig zijn voor het uitvoeren van de taken die zijn toegekend aan het Centrum Maastricht, in het bijzonder met betrekking tot:
 - (i) het operationele en technische concept;
 - (ii) organisatie en sectorisatie van het luchtruim;
 - (iii) personeelsvereisten;
 - (iv) dagelijkse werking;
 - (v) benodigde diensten en installaties die aan de Organisatie beschikbaar dienen te worden gemaakt volgens Bijlage II bij deze Overeenkomst;

- (vi) noodplannen;
- (e) de benoeming van de Directeur van het Centrum Maastricht goedkeuren;
- (f) de nodige maatregelen treffen bij de uitoefening van zijn taak om toezicht uit te oefenen op het uitvoeren van de taken die worden genoemd in de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- (g) de Directeur van het Centrum Maastricht kwijting verlenen betreffende het beheer van de begroting van het Centrum Maastricht.

2. Voor alle andere maatregelen met betrekking tot het Centrum Maastricht zijn de bepalingen van het gewijzigd Verdrag en die in Bijlage I daarvan, met uitzondering van het bepaalde in artikel 7, lid 1, 2^e, 3^e en 4^e zin, inzake de procedures voor het nemen van maatregelen ten aanzien van de in artikel 2, lid 1 van het gewijzigd Verdrag opgesomde taken naar analogie van toepassing. De bij eenvoudige of gewogen meerderheid te stellen handelingen vereisen twee derde van de uitgebrachte stemmen, onder voorbehoud van de eenparige voor het voorstel uitgebrachte stem van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen dragen de verantwoordelijkheid voor de gevolgen op Deel I van de begroting van de Organisatie van de beslissingen van het Maastricht Besluitvormingsorgaan op basis van de maatregelen en richtlijnen die genomen worden overeenkomstig lid 1 van dit artikel. De Organisatie zal alle redelijke maatregelen treffen om de impact van deze verantwoordelijkheid op de begroting voor de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen te beperken.”

ARTIKEL VII

Artikel 6 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden geschrapt.

ARTIKEL VIII

A. In Artikel 7 van de Overeenkomst van Maastricht zal een nieuw lid 2 worden ingevoegd als volgt:

“2. In het geval de Organisatie een onderneming creëert volgens artikel 2, lid 2 van deze Overeenkomst kan het eigendom van de gebouwen, uitrusting en installaties van het Centrum Maastricht worden overgedragen aan deze onderneming.”

B. Artikel 7, lid 2 wordt artikel 7, lid 3 en leest als volgt:

“3. Volgens artikel 6, lid 1 (b) van deze Overeenkomst, en onverminderd de residuaire beslissingsbevoegdheid van de Permanente Commissie, zullen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen beslissingen nemen met betrekking tot de goedkeuring van de investeringsplannen. De gerelateerde kapitaalkosten voor deze investeringen worden gefinancierd door een Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie. De regels voor

de financiering zijn opgenomen in Deel I van het als Bijlage III bij deze Overeenkomst gevoegde Financieel Protocol.”

ARTIKEL IX

Artikel 8 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 8

1. De door de Organisatie gemaakte kosten ten aanzien van het Centrum Maastricht, opgedeeld in personeelskosten, andere bedrijfskosten, terugbetalingskosten, kapitaalkosten en uitzonderlijke kosten, worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van Deel II van het in Bijlage III bij deze Overeenkomst vervatte Financieel Protocol en opgenomen in een Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie. Deze bijlage wordt gefinancierd door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen volgens een onderling overeen te komen verdeelsleutel.
2. De kosten voor activiteiten die worden uitgevoerd en deskundigheid die wordt geleverd door het Centrum Maastricht ten gunste van de Organisatie zal worden toegedeeld aan de relevante delen van de begroting van het Agentschap overeenkomstig de voor het hele Agentschap geldende kostentoedelingsmethodologie voor alle ondersteunende kosten van het Agentschap.”

ARTIKEL X

Artikel 10 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 10

1. In het geval van een verzoek van een of meerdere Nationale Overeenkomstsluitende Partijen, kan de Organisatie via het Centrum Maastricht ondersteuning geven met betrekking tot de verlening van luchtverkeersdiensten. In het geval van een storing kan de Organisatie op verzoek van een of meerdere Nationale Overeenkomstsluitende Partijen luchtverkeersdiensten verlenen in het luchtruim van de Nationale Overeenkomstsluitende Partij of Partijen buiten de limieten die in Bijlage I bij deze Overeenkomst worden beschreven. Vergelijkbaar kunnen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen op verzoek van de Organisatie luchtverkeersdiensten verlenen in het luchtruim dat wordt afgebakend in Bijlage I bij deze Overeenkomst.
2. De verlening van deze diensten zal worden voorafgegaan door een uitwisseling van brieven tussen de Directeur-Generaal van het Agentschap en een daarvoor geautoriseerde vertegenwoordiger van de betrokken Nationale Overeenkomstsluitende Partij of Partijen. De diensten zullen worden verleend overeenkomstig de noodplannen die zijn goedgekeurd door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.
3. De Directeur-Generaal van het Agentschap zal de Lidstaten van de Organisatie informeren wanneer er diensten worden verleend overeenkomstig dit artikel.

4. Deze dienstverlening zal worden beperkt tot de vereiste maatregelen voor de duur van de storing.”

ARTIKEL XI

Artikel 11, lid 1 tot en met lid 3 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“1. Elke Nationale Overeenkomstsluitende Partij is aansprakelijk voor ongeacht welke schade ontstaan uit, dan wel in verband met, de overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, lid 3 en Bijlage II bij deze Overeenkomst, ter beschikking van de Organisatie gestelde diensten voor zover deze schade aan haar te wijten is.

2. Behoudens het bepaalde in lid 1 van dit artikel vrijwaart de Organisatie de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen voor wat betreft vorderingen die voortvloeien uit schade ontstaan als gevolg of naar aanleiding van overeenkomstig het bepaalde in artikel 1, lid 1, artikel 2, lid 1, en artikel 10 van deze Overeenkomst verleende diensten.

3. De Organisatie kan uit hoofde van artikel 25, lid 2 van het gewijzigd Verdrag aansprakelijk worden gesteld. Zij heeft evenwel in de gevallen bedoeld in lid 1 van dit artikel, in artikel 4, lid 1, 2 en 3 en in artikel 6, lid 1 recht van verhaal op de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen om door hen voor ongeacht welke aansprakelijkheid van dien aard schadeloos gesteld te worden.”

ARTIKEL XII

Artikel 12 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 12

De in de bijlagen bij deze Overeenkomst vervatte bepalingen vormen een integrerend deel van deze Overeenkomst. Bijlagen I, II en III bij deze Overeenkomst kunnen evenwel gewijzigd worden door uitwisseling van brieven tussen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en de Directeur-Generaal van het Agentschap, zolang deze wijzigingen niet de rechten en plichten van de Organisatie en de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen wijzigt onder artikelen 1 tot 15 van deze Overeenkomst. De Directeur-Generaal van het Agentschap zal elke wijziging in de Bijlagen I, II en III bij deze Overeenkomst namens de Organisatie goedkeuren onder voorwaarde dat hij hierover ruim van tevoren de Permanente Commissie informeert. Bijlage IV bij deze Overeenkomst kan worden gewijzigd door unanieme beslissing van de Commissie.”

ARTIKEL XIII

Artikel 14, lid 3 van de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“3. Deze Overeenkomst treedt in werking na de nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Nationale Overeenkomstsluitende Partij die het laatst hiertoe is overgegaan.”

ARTIKEL XIV

In Bijlage II bij de Overeenkomst van Maastricht zal de verwijzing naar “Artikel 2.2 van de Overeenkomst” worden verwijderd.

ARTIKEL XV

In Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht zal de titel van Deel I worden vervangen door het volgende:

“Deel I: *De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten*”

ARTIKEL XVI

Artikel 1 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 1

De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten inzake het Centrum Maastricht worden voorzien in een Bijzondere bijlage in Titel III van de begroting van de Organisatie.”

ARTIKEL XVII

Artikel 2 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht zal worden vervangen door het volgende:

“Artikel 2

De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten ten laste van de Bijzondere bijlage zullen worden gefinancierd via bankleningen of andere middelen die door de Organisatie worden verstrekt.”

ARTIKEL XVIII

Artikelen 3, 4 en 5 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht zullen worden geschrapt.

ARTIKEL XIX

Artikel 6 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht wordt Artikel 3 van deze Bijlage.

ARTIKEL XX

Artikel 7 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht wordt artikel 4 van deze Bijlage.
Lid 1 hiervan zal worden vervangen en leest als volgt:

“Artikel 4

1. De bedrijfskosten ten laste van deze Bijzondere bijlage worden gecompenseerd door rechtstreekse bijdragen van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de beveiliging van het algemene luchtverkeer, te voldoen volgens een onderling overeen te komen verdeelsleutel, alsmede, in voorkomend geval, door bijzondere bijdragen van de betrokken Nationale Overeenkomstsluitende Partijen wegens het militaire aandeel in de bedrijfskosten.”

ARTIKEL XXI

Artikel 8 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht wordt Artikel 5 van deze Bijlage en leest als volgt:

“Artikel 5

In deze Bijzondere bijlage worden voldoende kredieten opgenomen om alle kosten te dekken om de goede werking van het Centrum Maastricht te verzekeren, in het bijzonder:

- (a) de bruto-bezoldiging inclusief toelagen en vergoedingen van alle personeelsleden van het Centrum Maastricht;
- (b) opleidingskosten aangaande het personeel van het Centrum Maastricht volgens de geldende regels;
- (c) alle afvloeiingsuitkeringen die verschuldigd zijn ten gevolge van een uitsluitend op initiatief van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen genomen besluit;
- (d) de werkgeversbijdrage aan de pensioenlasten in verband met het personeel van het Centrum Maastricht, zoals omschreven in artikel 6 van deze Bijlage en het relevante deel van de uitkeringsverplichtingen van het verleden in relatie met pensioenrechten van het personeel van het Centrum Maastricht, inclusief uitkeringsverplichtingen van het verleden van het betrokken uitvoerend personeel in de functiegroep “O”;
- (e) de kosten voor ondersteunende diensten die worden verleend aan het Centrum Maastricht;
- (f) de kosten van alle verzekeringen die door de Organisatie worden afgesloten om zich te dekken tegen alle of een deel van de door haar in het kader van deze Overeenkomst gelopen risico's;

- (g) de compensatiekosten die door de Organisatie worden betaald voor de nationale belasting die wordt geheven op pensioenen van voormalig personeel dat toegekend was aan het Centrum Maastricht en een pensioen of invaliditeitstoelage ontvangt van de Organisatie, alsmede van de begunstigten die pensioen uitbetaald krijgen volgens artikelen 79 of 80 van het Administratief Statuut van het Personeel in vaste dienst van het Agentschap EUROCONTROL, en de Algemene Arbeidsvoorwaarden voor de functionarissen van het EUROCONTROL-Centrum Maastricht, naar rato van de periode waarin de betrokken personeelsleden die een functie bekleedden bij het Centrum Maastricht in vergelijking met hun totale diensttijd bij het Agentschap;
- (h) de kosten voor aanvullende voordelen die door de Organisatie worden betaald aan gepensioneerd voormalig personeel dat toegekend was aan het Centrum Maastricht en een pensioen of invaliditeitstoelage ontvangt van de Organisatie, alsmede van de begunstigten die pensioen uitbetaald krijgen volgens artikelen 79 of 80 van het Administratief Statuut van het Personeel in vaste dienst van het Agentschap EUROCONTROL, en de Algemene Arbeidsvoorwaarden voor de functionarissen van het EUROCONTROL-Centrum Maastricht, naar rato van de periode waarin de betrokken personeelsleden die een functie bekleedden bij het Centrum Maastricht in vergelijking met hun totale diensttijd bij het Agentschap;
- (i) andere bedrijfskosten, inclusief kosten die voortkomen uit het aankopen van goederen en diensten, in het bijzonder uitbestede diensten, extern personeel, materiaal, energie, gemeenschapsvoorzieningen, huur, apparaten en installaties, onderhoud en reiskosten;
- (j) afschrijvingskosten;
- (k) kapitaalkosten.”

ARTIKEL XXII

Artikel 9 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht wordt artikel 6 van deze Bijlage.

ARTIKEL XXIII

Artikel 10 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht zal worden geschrapt.

ARTIKEL XXIV

Een nieuwe titel III zal als volgt na artikel 6 van Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht worden ingevoegd:

“Deel III: *Kostenverdeling*”

ARTIKEL XXV

Een nieuw artikel 7 zal als volgt in Bijlage III bij de Overeenkomst van Maastricht worden opgenomen:

"Artikel 7

1. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen, in hun jaarlijkse kostengrondslag voor "en-route"-heffingen een bedrag op te nemen dat overeenkomt met de jaarlijkse afschrijving en rentelasten op de kapitaaluitgaven wegens de in het Centrum Maastricht verrichte investeringen, en deze bedragen onderling om te slaan naar rato met het luchtverkeersleidingspersoneel dat ingedeeld is bij de verkeersleidingssectoren voor het luchtruim van elk der Partijen, waarbij het luchtruim van het Koninkrijk België en van het Groothertogdom Luxemburg als een geheel wordt beschouwd.

2. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen, de bedrijfskosten met betrekking tot de beveiliging van het algemene luchtverkeer door het Centrum Maastricht om te slaan volgens dezelfde verdeelsleutel als in lid 1 is omschreven.

3. De aandelen die voortvloeien uit de toepassing van de hierboven in lid 1 en 2 bedoelde verdeelsleutel, worden jaarlijks berekend op basis van de op 1 januari van het desbetreffende begrotingsjaar bestaande toestand en worden door het Maastricht Besluitvormingsorgaan overeengekomen in het kader van de werkzaamheden inzake de begrotingsramingen als bedoeld in artikel 6, lid 1 (c) van deze Overeenkomst.

4. De respectievelijk door het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg ingevolge bovenstaande leden 1 en 2 te dragen aandelen, die als een geheel worden beschouwd, worden door deze Staten als volgt verdeeld:

Koninkrijk België: 97%

Groothertogdom Luxemburg: 3%."

ARTIKEL XXVI

De volgende bepaling zal worden toegevoegd als een nieuwe tijdelijke bijlage bij de Overeenkomst van Maastricht als Bijlage IV:

"BIJLAGE IV

Enig artikel

Voor de periode van 2019 tot 2025 worden de jaarlijkse kosten die worden opgenomen in de Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie voor het Centrum Maastricht met betrekking tot de kostenposten die worden genoemd in Artikel 5, lid 1 (g) en (h) van Bijlage III (belastingcompensatie en aanvullende voordelen) bepaald volgens de volgende percentages van de totale kosten van deze posten:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 miljoen	11,9 miljoen	13,9 miljoen	17,0 miljoen	18,2 miljoen	19,2 miljoen	20,3 miljoen
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR

De bedragen, gebaseerd op het Businessplan Agentschap 2016, zijn indicatief en worden jaarlijks bepaald op basis van de laatste voorspellingen die het Agentschap gebruikt voor de voorbereiding van de begroting van de betreffende jaren.”

BIJLAGE 2

Geconsolideerde tekst van de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het Luchtverkeersleidingscentrum Maastricht, ondertekend op 25 november 1986 (Overeenkomst van Maastricht), zoals gewijzigd

**OVEREENKOMST INZAKE DE TERBESCHIKKINGSTELLING EN EXPLOITATIE VAN
INSTALLATIES EN DIENSTEN VOOR HET LUCHTVERKEER DOOR EUROCONTROL IN
HET LUCHTVERKEERSLEIDINGSCENTRUM MAASTRICHT**

DE BONDSREPUBLICK DUITSLAND,

HET KONINKRIJK BELGIË,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

hierna genoemd "de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen", enerzijds,

*EN DE EUROPESE ORGANISATIE VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART
(EUROCONTROL),*

hierna genoemd "de Organisatie", anderzijds,

Overwegende dat de Permanente Commissie voor de veiligheid van de luchtvaart van de Organisatie (hierna genoemd "de Commissie") op voorstel van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig Bijlage 3 van het op 12 februari 1981 te Brussel ondertekende Protocol tot wijziging van het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart "EUROCONTROL" van 13 december 1960 (hierna genoemd "het Protocol") een regeling inzake de toekomst van het Luchtverkeersleidingscentrum Maastricht (hierna genoemd "het Centrum Maastricht") heeft aanvaard, en tot toepassing ervan zal besluiten,

Overwegende dat het Centrum Maastricht gehandhaafd zal worden als EUROCONTROL-instelling ten einde voor de Organisatie de essentiële schakel te vormen tussen de verplichte

taken die voorzien zijn in artikel 2, lid 1, van het in 1981 te Brussel gewijzigde Verdrag EUROCONTROL (hierna genoemd "het gewijzigd Verdrag") en de feitelijke verlening van luchtverkeersdiensten waardoor de Organisatie haar technische en operationele vaardigheid op het stuk van de luchtverkeersdiensten kan behouden en ontwikkelen,

Overwegende dat deze regeling beantwoordt aan de wens van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen, de Organisatie namens de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en overeenkomstig de bepalingen van het gewijzigd Verdrag, inzonderheid de artikelen 2.2(b) en 12, te belasten met de terbeschikkingstelling en exploitatie van de installaties en diensten voor het luchtverkeer,

Overwegende dat de Commissie de Beschikking nr. 128 met datum 9 december 2015 met betrekking tot de tenuitvoerlegging van een voor het hele Agentschap geldende kostentoedelingsmethodologie en met betrekking tot de kostentoedeling op permanente basis van de ondersteunende diensten voor de werking van het MUAC en de compensatiekosten voor nationale belasting die worden geheven op pensioenen en aanvullende voordelen, die door de Organisatie worden betaald aan voormalige personeelsleden toegewezen aan het MUAC, heeft goedgekeurd,

Overwegende dat de Commissie de Beschikking nr. 129 met datum 9 december 2015 met betrekking tot het nemen van beslissingen inzake maatregelen met een operationeel, technisch of financieel karakter of met betrekking tot de begroting, zoals investeringen, en tevens het mandaat van de Directeur van het MUAC over de ondersteunende diensten, die noodzakelijk zijn voor de werking van het MUAC, heeft goedgekeurd,

Overwegende dat zowel onder het in 1981 gewijzigd Verdrag van EUROCONTROL en het in 1997 herziene Verdrag van EUROCONTROL de Organisatie bij beschikking van respectievelijk haar Permanente Commissie en de Algemene Vergadering gemachtigd is ondernemingen te creëren om de uitvoering van haar taken mogelijk te maken,

Overwegende dat het gewijzigd Verdrag het de lidstaten die de Organisatie de uitvoering van specifieke taken hebben toevertrouwd volgens artikel 2, lid 2 van het gewijzigd Verdrag toestaat om bepaalde maatregelen te nemen met betrekking tot de uitvoering van deze taken,

Overwegende dat het toepassingsgebied van deze maatregelen bepaald wordt door artikel 6.1 (b) van het gewijzigd Verdrag,

Overwegende dat de Beschikking van de Commissie nr. 129 met datum 9 december 2015 bepaalt dat de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de verantwoordelijkheid nemen voor de gevolgen op Deel I van de begroting van het Agentschap van de beslissingen die door hen genomen worden op basis van de maatregelen die worden aangenomen op grond van deze beschikking en van de maatregelen die worden ondernomen door de Directeur van het Centrum Maastricht op grond van zijn mandaat voor de ondersteunende diensten die noodzakelijk zijn voor het Centrum Maastricht, en de aansprakelijkheid aanvaarden die voortvloeit uit dergelijke beslissingen en maatregelen in het geval de Organisatie verantwoordelijk wordt gehouden onder het gewijzigd Verdrag als een direct gevolg van deze beslissingen en maatregelen,

Overwegende dat de Organisatie een recht op verhaal heeft op de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen in het geval een beroep wordt gedaan op de

aansprakelijkheid van de Organisatie volgens artikel 25, lid 2 van het gewijzigd Verdrag als *direct gevolg* van deze beslissingen en maatregelen,

Overwegende dat overeenkomstig artikel 4, lid 2 van deze Overeenkomst de Directeur van het Centrum Maastricht het dagelijks beheer in verband met de exploitatie van de luchtverkeersdiensten, inclusief sociale dialoog, zal garanderen, en

Met dien verstande dat de sociale dialoog de discussies met de vakbonden en het Personeelscomité inhoudt met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden voor personeel dat werkzaam is bij het Centrum Maastricht, maar niet de uiteindelijke goedkeuring van deze voorwaarden,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

1. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen belasten de Organisatie overeenkomstig artikel 2, lid 2(b) van het gewijzigd Verdrag met de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer binnen de in deze Overeenkomst gestelde grenzen en op de daarin aangegeven wijze. Hiertoe maakt de Organisatie gebruik van de installaties van het Centrum Maastricht en levert zij het personeel dat voor de exploitatie en het onderhoud van het Centrum noodzakelijk is.

2. Elk der Nationale Overeenkomstsluitende Partijen behoudt, wat betreft het luchtruim boven haar grondgebied en de op basis van het Luchtvaartplan voor het gebied Europa van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (hierna genoemd "ICAO") toegewezen gedeelten van het luchtruim boven open zee, haar bevoegdheden en verplichtingen met betrekking tot wetgeving op het stuk van de luchtvaart, reglementering, organisatie van het luchtruim en betrekkingen met internationale organisaties zoals de ICAO, gebruikers van het luchtruim en andere derden.

Artikel 2

1. De Organisatie stelt de installaties ter beschikking en exploiteert de diensten voor het in artikel 3, lid 3, van het gewijzigd Verdrag gedefinieerde en-route luchtverkeer voor het luchtruim waarvan de grenzen in Bijlage I bij deze Overeenkomst omschreven zijn.

2. Om de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer overeenkomstig artikel 1, lid 1 van deze Overeenkomst mogelijk te maken, of de verlening van andere specifieke diensten door het Centrum Maastricht mogelijk te maken, kan de Organisatie, bij beschikking van de Commissie en op verzoek van en in samenwerking met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen ondernemingen, waarvan de statuten ofwel door het internationaal publiekrecht ofwel de nationale wetgeving van een Lidstaat van de Organisatie beheerst worden, creëren, opheffen of een meerderheidsaandeel in deze ondernemingen verwerven.

3. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen nemen binnen de grenzen van hun bevoegdheid alle maatregelen die nodig zijn om de Organisatie in staat te stellen haar verantwoordelijkheden in het kader van deze Overeenkomst te dragen, in het bijzonder wat betreft de toewijzing van radiofrequenties.

Artikel 3

De Organisatie zal, teneinde de veiligheid, doeltreffendheid en een snel verloop van het luchtverkeer te verzekeren, met gebruikmaking van de meest rendabele middelen:

- (a) door middel van haar Agentschap, in overeenstemming met het bepaalde in Bijlage I bij het gewijzigd Verdrag (Statuten van het Agentschap), de nodige middelen voor de uitvoering van haar taak verschaffen;
- (b) in overeenstemming met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen een zo groot mogelijke compatibiliteit tussen de diensten die enerzijds door het Centrum Maastricht en anderzijds door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen in het onder hun gezag vallend luchtruim verleend worden garanderen;
- (c) met de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de wijze overeenkomen waarop de in Bijlage II van deze Overeenkomst bedoelde installaties geëxploiteerd zullen worden.

Artikel 4

1. De Directeur van het Centrum Maastricht stelt de maatregelen met een operationeel, technisch of financieel karakter, of met betrekking tot de begroting vast, evenals de overeenkomstige begrotingsmiddelen conform het gestelde in artikel 6 van deze Overeenkomst.

2. De Directeur van het Centrum Maastricht verzorgt het dagelijks beheer in verband met de exploitatie van de luchtverkeersdiensten, met inbegrip van het personeel, de sociale dialoog met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden voor personeelsleden tewerkgesteld in het Centrum Maastricht en het materieel. Hiertoe zal de Directeur van het Centrum Maastricht:

- (a) zich houden aan de interne voorschriften en aan de personeelsstatuten van de Organisatie, alsmede aan elk door het Maastricht Besluitvormingsorgaan of de Commissie overeenkomstig artikel 3 en 6 van deze Overeenkomst genomen besluit;
- (b) op het operationele en technische vlak zorgen voor een nauwe raadpleging van en coördinatie met de verleners van de luchtverkeersdiensten van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en andere relevante belanghebbenden.

3. De Directeur van het Centrum Maastricht zal de benodigde ondersteunende diensten voor het Centrum Maastricht organiseren. Hij kan deze ondersteunende diensten bij de Organisatie, derde partijen of via andere wegen werven. Voordat een beslissing wordt genomen door de Directeur van het Centrum Maastricht om niet langer gebruik te maken van de ondersteunende diensten van de Organisatie, zal door de Directeur van het Centrum Maastricht in samenwerking met de Directeur van het Agentschap die verantwoordelijk is voor financiële zaken, een businesscasus worden opgesteld met een kosten-batenanalyse en een

analyse van de impact op de begroting van de Organisatie en zal deze aan de Lidstaten worden gestuurd om transparantie te garanderen. In het geval dat de Directeur van het Centrum Maastricht besluit niet langer gebruik te maken van de ondersteunende diensten van de Organisatie zal er, te rekenen vanaf de datum waarop de schriftelijke bekendmaking van deze beslissing door de Directeur van het Centrum Maastricht aan de Directeur-Generaal van het Agentschap is gedaan, een opzegtermijn van start gaan. Deze opzegtermijn zal de periode van 12 maanden niet overschrijden, tenzij de Directeur van het Centrum Maastricht en de Directeur-Generaal van het Agentschap gezamenlijk een langere periode overeenkomen, in het bijzonder wanneer er een negatieve impact op de begroting van de Organisatie mogelijk is.

4. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen zullen de verantwoordelijkheid dragen voor de gevolgen op Deel I van de begroting van de Organisatie van de acties die door de Directeur van het Centrum Maastricht worden ondernomen volgens lid 1, 2 en 3 van dit artikel. In het geval er beslissingen worden genomen door de Directeur van het Centrum Maastricht met betrekking tot de ondersteunende diensten volgens lid 3 van dit artikel, zal deze verantwoordelijkheid worden beperkt tot het einde van de opzegtermijn die in dat lid wordt genoemd. De Organisatie zal alle redelijke maatregelen treffen om de impact van deze verantwoordelijkheid op de begroting voor de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen te beperken.

Artikel 5

1. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan is hierbij opgericht. Het bestaat uit de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.
2. De beslissingen van het Maastricht Besluitvormingsorgaan vereisen een unanieme stem door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en zijn bindend voor hen allen.
3. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan zal interne procedureregels opstellen, waaronder regels die van toepassing zijn op de verkiezing van een voorzitter en een vicevoorzitter.

Artikel 6

1. Het Maastricht Besluitvormingsorgaan zal:
 - (a) het jaarlijkse werkprogramma goedkeuren;
 - (b) de investeringsplannen en werkprogramma's die zich over meerdere jaren uitstrekken goedkeuren;
 - (c) de begroting van het Centrum Maastricht (inclusief kostenverdeelsleutels) en activiteitenrapport goedkeuren;
 - (d) instructies geven aan de Directeur van het Centrum Maastricht die nodig zijn voor het uitvoeren van de taken die zijn toegekend aan het Centrum Maastricht, in het bijzonder met betrekking tot:

- (i) het operationele en technische concept;
 - (ii) organisatie en sectorisatie van het luchtruim;
 - (iii) personeelsvereisten;
 - (iv) dagelijkse werking;
 - (v) benodigde diensten en installaties die aan de Organisatie beschikbaar dienen te worden gemaakt volgens Bijlage II bij deze Overeenkomst;
 - (vi) noodplannen;
- (e) de benoeming van de Directeur van het Centrum Maastricht goedkeuren;
 - (f) de nodige maatregelen treffen bij de uitoefening van zijn taak om toezicht uit te oefenen op het uitvoeren van de taken die worden genoemd in de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
 - (g) de Directeur van het Centrum Maastricht kwijting verlenen betreffende het beheer van de begroting van het Centrum Maastricht.

2. Voor alle andere maatregelen met betrekking tot het Centrum Maastricht zijn de bepalingen van het gewijzigd Verdrag en die in Bijlage I daarvan, met uitzondering van het bepaalde in artikel 7, lid 1, 2^e, 3^e en 4^e zin, inzake de procedures voor het nemen van maatregelen ten aanzien van de in artikel 2, lid 1 van het gewijzigd Verdrag opgesomde taken naar analogie van toepassing. De bij eenvoudige of gewogen meerderheid te stellen handelingen vereisen twee derde van de uitgebrachte stemmen, onder voorbehoud van de eenparige voor het voorstel uitgebrachte stem van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen dragen de verantwoordelijkheid voor de gevolgen op Deel I van de begroting van de Organisatie van de beslissingen van het Maastricht Besluitvormingsorgaan op basis van de maatregelen en richtlijnen die genomen worden overeenkomstig lid 1 van dit artikel. De Organisatie zal alle redelijke maatregelen treffen om de impact van deze verantwoordelijkheid op de begroting voor de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen te beperken.

Artikel 7

1. De investeringen in verband met de installaties van het Centrum Maastricht die vereist zijn voor de uitvoering van de krachtens deze Overeenkomst aan de Organisatie opgedragen taken, worden verricht door de Organisatie.

2. In het geval de Organisatie een onderneming creëert volgens artikel 2, lid 2 van deze Overeenkomst kan het eigendom van de gebouwen, uitrusting en installaties van het Centrum Maastricht worden overgedragen aan deze onderneming.

3. Volgens artikel 6, lid 1 (b) van deze Overeenkomst, en onverminderd de residuaire beslissingsbevoegdheid van de Permanente Commissie, zullen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen beslissingen nemen met betrekking tot de goedkeuring van

de investeringsplannen. De gerelateerde kapitaalkosten voor deze investeringen worden gefinancierd door een Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie. De regels voor de financiering zijn opgenomen in Deel I van het als Bijlage III bij deze Overeenkomst gevoegde Financieel Protocol.

Artikel 8

1. De door de Organisatie gemaakte kosten ten aanzien van het Centrum Maastricht, opgedeeld in personeelskosten, andere bedrijfskosten, terugbetalingskosten, kapitaalkosten en uitzonderlijke kosten, worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van Deel II van het in Bijlage III bij deze Overeenkomst vervatte Financieel Protocol en opgenomen in een Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie. Deze bijlage wordt gefinancierd door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen volgens een onderling overeen te komen verdeelsleutel.

2. De kosten voor activiteiten die worden uitgevoerd en deskundigheid die wordt geleverd door het Centrum Maastricht ten gunste van de Organisatie zal worden toegedeeld aan de relevante delen van de begroting van het Agentschap overeenkomstig de voor het hele Agentschap geldende kostentoedelingsmethodologie voor alle ondersteunende kosten van het Agentschap.

Artikel 9

Op het in het Centrum Maastricht tewerkgesteld EUROCONTROL-personeel zijn de bepalingen inzake het personeel van de Organisatie van toepassing.

Artikel 10

1. In het geval van een verzoek van een of meerdere Nationale Overeenkomstsluitende Partijen, kan de Organisatie via het Centrum Maastricht ondersteuning geven met betrekking tot de verlening van luchtverkeersdiensten. In het geval van een storing kan de Organisatie op verzoek van een of meerdere Nationale Overeenkomstsluitende Partijen luchtverkeersdiensten verlenen in het luchtruim van de Nationale Overeenkomstsluitende Partij of Partijen buiten de limieten die in Bijlage I bij deze Overeenkomst worden beschreven. Vergelijkbaar kunnen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen op verzoek van de Organisatie luchtverkeersdiensten verlenen in het luchtruim dat wordt afgebakend in Bijlage I bij deze Overeenkomst.

2. De verlening van deze diensten zal worden voorafgegaan door een uitwisseling van brieven tussen de Directeur-Generaal van het Agentschap en een daarvoor geautoriseerde vertegenwoordiger van de betrokken Nationale Overeenkomstsluitende Partij of Partijen. De diensten zullen worden verleend overeenkomstig de noodplannen die zijn goedgekeurd door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Directeur-Generaal van het Agentschap zal de Lidstaten van de Organisatie informeren wanneer er diensten worden verleend overeenkomstig dit artikel.

4. Deze dienstverlening zal worden beperkt tot de vereiste maatregelen voor de duur van de storing.

Artikel 11

1. Elke Nationale Overeenkomstsluitende Partij is aansprakelijk voor ongeacht welke schade ontstaan uit, dan wel in verband met, de overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, lid 3 en Bijlage II bij deze Overeenkomst, ter beschikking van de Organisatie gestelde diensten voor zover deze schade aan haar te wijten is.
2. Behoudens het bepaalde in lid 1 van dit artikel vrijwaart de Organisatie de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen voor wat betreft vorderingen die voortvloeien uit schade ontstaan als gevolg of naar aanleiding van overeenkomstig het bepaalde in artikel 1, lid 1, artikel 2, lid 1, en artikel 10 van deze Overeenkomst verleende diensten.
3. De Organisatie kan uit hoofde van artikel 25, lid 2 van het gewijzigd Verdrag aansprakelijk worden gesteld. Zij heeft evenwel in de gevallen bedoeld in lid 1 van dit artikel, in artikel 4, lid 1, 2 en 3 en in artikel 6, lid 1 recht van verhaal op de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen om door hen voor ongeacht welke aansprakelijkheid van dien aard schadeloos gesteld te worden.
4. De Organisatie kan in eigen naam een verzekering sluiten om zich te dekken tegen alle of een deel van de door haar in het kader van deze Overeenkomst gelopen risico's, met inbegrip van schade door inkomstenderving, en bijzondere risico's die ontstaan in verband met:
 - (a) aansprakelijkheid tegenover derden (luchtvaartmaatschappijen, gebruikers, reizigers, enz.),
 - (b) aansprakelijkheid tegenover Staten,
 - (c) beschadiging of verlies van haar installaties.

Artikel 12

De in de bijlagen bij deze Overeenkomst vervatte bepalingen vormen een integrerend deel van deze Overeenkomst. Bijlagen I, II en III bij deze Overeenkomst kunnen evenwel gewijzigd worden door uitwisseling van brieven tussen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en de Directeur-Generaal van het Agentschap, zolang deze wijzigingen niet de rechten en plichten van de Organisatie en de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen wijzigt onder artikelen 1 tot 15 van deze Overeenkomst. De Directeur-Generaal van het Agentschap zal elke wijziging in de Bijlagen I, II en III bij deze Overeenkomst namens de Organisatie goedkeuren onder voorwaarde dat hij hierover ruim tevoren de Permanente Commissie informeert. Bijlage IV bij deze Overeenkomst kan worden gewijzigd door unanieme beslissing van de Commissie.

Artikel 13

Op geschillen ten aanzien van de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Bijlagen zijn de bepalingen van artikel 31 van het gewijzigd Verdrag mutatis mutandis van toepassing.

Artikel 14

1. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.
2. De akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden nedergelegd bij de Regering van het Koninkrijk België.
3. Deze Overeenkomst treedt in werking na de nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Nationale Overeenkomstsluitende Partij die het laatst hiertoe is overgegaan.
4. De Organisatie wordt partij bij deze Overeenkomst door haar te ondertekenen.
5. De Regering van het Koninkrijk België stelt de Regeringen van de overige Lid-Staten van de Organisatie en de Organisatie zelf in kennis van elke nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen en van de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst.
6. De Regering van het Koninkrijk België doet deze Overeenkomst bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties registreren overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties en bij de Raad van de ICAO overeenkomstig artikel 83 van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart.

Artikel 15

1. Deze Overeenkomst blijft van kracht tot de Organisatie haar werkzaamheden voor het Centrum Maastricht beëindigt op grond van opzegging overeenkomstig lid 3 van dit artikel of in de loop van haar liquidatie overeenkomstig lid 2 van dit artikel.
2. Indien het gewijzigd Verdrag wordt beëindigd overeenkomstig zijn artikel 35, lid 2, is de Organisatie ingevolge artikel 35, lid 3, van het gewijzigd Verdrag gehouden, de exploitatie van het Centrum Maastricht conform het in deze Overeenkomst bepaalde voort te zetten tot de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk binnen een termijn van vier jaar een vervangingsregeling hebben getroffen.
3. Onverminderd de toepassing van bovenstaand lid 2 kan één der Nationale Overeenkomstsluitende Partijen of de Organisatie echter na verloop van vier jaar na haar inwerkingtreding op elk tijdstip het voornemen te kennen geven deze Overeenkomst te beëindigen. Van dit voornemen wordt kennis gegeven aan de Regering van het Koninkrijk België die de overige Overeenkomstsluitende Partijen hiervan kennis geeft. De beëindiging van deze Overeenkomst wordt effectief na verloop van een termijn van zes jaar ingaande op de datum van ontvangst van de kennisgeving door het Koninkrijk België.

4. De Partij die ingevolge bovenstaand lid 3 verzocht heeft deze Overeenkomst te beëindigen, neemt de uit deze beëindiging voortvloeiende kosten voor haar rekening.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Gevolmachtigden, na overlegging van hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 25 november 1986, in de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Portugese taal, in een enkel exemplaar dat blijft berusten in het archief van de Regering van het Koninkrijk België, die een gewaarmerkt afschrift hiervan doet toekomen aan de Regeringen van de overige Lid-Staten van de Organisatie en aan de Organisatie zelf. In geval van afwijking tussen de teksten is de Franse tekst doorslaggevend.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland:

Voor het Koninkrijk België:

Voor het Groothertogdom Luxemburg:

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

Voor de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart:

BIJLAGE I

Grenzen van het luchtruim ten aanzien waarvan de Organisatie de installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer ter beschikking stelt en exploiteert

De grenzen van het luchtruim ten aanzien waarvan de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de Organisatie belasten met het ter beschikking stellen en exploiteren van de installaties en diensten voor het en-route luchtverkeer worden bepaald als volgt:

Nationale Overeenkomstsluitende Partijen	Laterale begrenzing	Verticale begrenzing
De Bondsrepubliek Duitsland	Het luchtruim begrepen binnen de laterale grenzen van het hogere vluchtinlichtingengebied Hannover.	Boven vliegniveau 245.
Het Koninkrijk België Het Groothertogdom Luxemburg	Het luchtruim begrepen binnen de laterale grenzen van het hogere vluchtinlichtingengebied Brussel.	Boven vliegniveau 245 (1).

Het Koninkrijk der Nederlanden

Het luchtruim begrepen binnen de laterale grenzen van het vluchtinlichtingengebied Amsterdam.

Boven vliegniveau 245, m.u.v.: dat deel van het vluchtinlichtingengebied zuid van de lijn

welke de punten

51°42'20" N - 02°10'15" E en

51°38'04" N - 02°30' E verbindt;

Boven vliegniveau 245 (1)

voor zover het het gebied betreft zuid van de lijn welke de punten

51°38'04" N - 02°30' E en

51°16'15" N - 04°06'30" E verbindt.

- (1) Tot de ingebruikneming van de nieuwe installaties van het luchtverkeersleidingcentrum Brussel wordt dit luchtruim tijdelijk uitgebreid tot vliegniveau 200 en daarboven.

BIJLAGE II

Bijzondere bepalingen betreffende de door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen aan de Organisatie ter beschikking te stellen nationale installaties en diensten

Ten einde de Organisatie in staat te stellen, haar bevoegdheden zoals genoemd in artikel 1.1 en 2.1 van deze Overeenkomst uit te oefenen, stellen de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen de onderstaand omschreven installaties, apparatuur en lucht/grond- alsmede grond/grond-verbindingsmiddelen kosteloos en voor gemeenschappelijk gebruik ter beschikking van de Organisatie. Voorts worden door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen voor kosteloos gebruik door de Organisatie de voor de luchtverkeersdienstverlening essentiële installaties en diensten, zoals luchtvaartinlichtingendienst, meteorologische inlichtingen en navigatiehulpmiddelen, ter beschikking gesteld.

DE BONDSREPUBLICIE DUITSLAND

Radar

Radargegevens, inclusief weersgegevens waar zulks van toepassing is, afkomstig van:

- a) Bremen SRE-LL1;
- b) Boostedt SRE-LL1;
- c) Lüdenscheid SRE-LL1;
- d) Pfälzerwald SRE-LL1.

Verbindingen

- a) Zend- en ontvangstations te Brinkum en Habenhausen, samen met de nodige zenders en ontvangers;
- b) AFTN-schakelcentrum te Frankfort (A300);
- c) Centraal systeem van stripdrukkers (ZKSD) voor de overbrenging van ACT en daarmee samenhangende berichten.

Faciliteiten voor de verkeersstroomregeling

LRNZ voor ATFM-doeleinden.

**KONINKRIJK BELGIË EN
GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG**

Radar

- a) Van de bij Bertem opgestelde SRE-M5 en secundaire radar afgeleide radargegevens.

Diversen

- a) Via de weerdienst te Zaventem doorgegeven of verstrekte weerinformatie.

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

Radar

Radargegevens, inclusief weersgegevens, afkomstig van de SIGNAAL/LAR en weerradars te Leerdam.

Verbindingen

- a) Zend- en ontvangststations te Schiphol en Eelde, samen met de nodige zenders en ontvangers.

Diversen

- a) Van het SARP-systeem afgeleide gegevens voor civiele/militaire verbindingdoeleinden.

BIJLAGE III

Financieel Protocol

inzake de vaststelling en financiering van de onderdelen van de begroting van de Organisatie waarin de uitgaven inzake het Centrum Maastricht worden voorzien.

Deel I: De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten

Artikel 1

De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten inzake het Centrum Maastricht worden voorzien in een Bijzondere bijlage in Titel III van de begroting van de Organisatie.

Artikel 2

De aan investeringen gerelateerde kapitaalkosten ten laste van de Bijzondere bijlage zullen worden gefinancierd via bankleningen of andere middelen die door de Organisatie worden verstrekt.

Deel II: Bedrijfskosten

Artikel 3

De bedrijfskosten inzake het Centrum Maastricht worden voorzien in een Bijzondere bijlage, die afzonderlijk van de Bijzondere bijlage voor de investeringsuitgaven in Titel III van de begroting van de Organisatie wordt ingesteld.

Artikel 4

1. De bedrijfskosten ten laste van deze Bijzondere bijlage worden gecompenseerd door rechtstreekse bijdragen van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de beveiliging van het algemene luchtverkeer, te voldoen volgens een onderling overeen te komen verdeelsleutel, alsmede, in voorkomend geval, door bijzondere bijdragen van de betrokken Nationale Overeenkomstsluitende Partijen wegens het militaire aandeel in de bedrijfskosten.

2. Deze verdeelsleutel wordt, evenals elke later daarin aan te brengen wijziging, door de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen aan de Organisatie medegedeeld.

Artikel 5

In deze Bijzondere bijlage worden voldoende kredieten opgenomen om alle kosten te dekken om de goede werking van het Centrum Maastricht te verzekeren, in het bijzonder:

- (a) de bruto-bezoldiging inclusief toelagen en vergoedingen van alle personeelsleden van het Centrum Maastricht;
- (b) opleidingskosten aangaande het personeel van het Centrum Maastricht volgens de geldende regels;
- (c) alle afvloeiingsuitkeringen die verschuldigd zijn ten gevolge van een uitsluitend op initiatief van de Nationale Overeenkomstsluitende Partijen genomen besluit;
- (d) de werkgeversbijdrage aan de pensioenlasten in verband met het personeel van het Centrum Maastricht, zoals omschreven in artikel 6 van deze Bijlage en het relevante deel van de uitkeringsverplichtingen van het verleden in relatie met pensioenrechten van het personeel van het Centrum Maastricht, inclusief uitkeringsverplichtingen van het verleden van het betrokken uitvoerend personeel in de functiegroep "O";
- (e) de kosten voor ondersteunende diensten die worden verleend aan het Centrum Maastricht;
- (f) de kosten van alle verzekeringen die door de Organisatie worden afgesloten om zich te dekken tegen alle of een deel van de door haar in het kader van deze Overeenkomst gelopen risico's;
- (g) de compensatiekosten die door de Organisatie worden betaald voor de nationale belasting die wordt geheven op pensioenen van voormalig personeel dat toegekend was aan het Centrum Maastricht en een pensioen of invaliditeitstoelage ontvangt van de Organisatie, alsmede van de begunstigen die pensioen uitbetaald krijgen volgens artikelen 79 of 80 van het Administratief Statuut van het Personeel in vaste dienst van het Agentschap EUROCONTROL, en de Algemene Arbeidsvoorwaarden voor de functionarissen van het EUROCONTROL-Centrum Maastricht, naar rato van de periode waarin de betrokken personeelsleden die een functie bekleedden bij het Centrum Maastricht in vergelijking met hun totale diensttijd bij het Agentschap;
- (h) de kosten voor aanvullende voordelen die door de Organisatie worden betaald aan gepensioneerd voormalig personeel dat toegekend was aan het Centrum Maastricht en een pensioen of invaliditeitstoelage ontvangt van de Organisatie, alsmede van de begunstigen die pensioen uitbetaald krijgen volgens artikelen 79 of 80 van het Administratief Statuut van het Personeel in vaste dienst van het Agentschap EUROCONTROL, en de Algemene Arbeidsvoorwaarden voor de functionarissen van het EUROCONTROL-Centrum Maastricht, naar rato van de periode waarin de betrokken personeelsleden die een functie bekleedden bij het Centrum Maastricht in vergelijking met hun totale diensttijd bij het Agentschap;

- (i) andere bedrijfskosten, inclusief kosten die voortkomen uit het aankopen van goederen en diensten, in het bijzonder uitbestede diensten, extern personeel, materiaal, energie, gemeenschapsvoorzieningen, huur, apparaten en installaties, onderhoud en reiskosten;
- (j) afschrijvingskosten;
- (k) kapitaalkosten.

Artikel 6

De kosten van de in een bepaald jaar opgebouwde pensioenrechten omvatten de in de statutaire regelingen van de Organisatie omschreven personeelsbijdragen (die zoals voor alle personeelsleden in de bruto-bezoldiging zijn begrepen), en de werkgeversbijdragen die het dubbele van de personeelsbijdragen vertegenwoordigen. De werkgeversbijdragen worden als uitgaven afzonderlijk in de Bijzondere bijlage opgenomen.

Deel III: *Kostenverdeling*

Artikel 7

1. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen, in hun jaarlijkse kostengrondslag voor "en-route"-heffingen een bedrag op te nemen dat overeenkomt met de jaarlijkse afschrijving en rentelasten op de kapitaaluitgaven wegens de in het Centrum Maastricht verrichte investeringen, en deze bedragen onderling om te slaan naar rato met het luchtverkeersleidingspersoneel dat ingedeeld is bij de verkeersleidingssectoren voor het luchtruim van elk der Partijen, waarbij het luchtruim van het Koninkrijk België en van het Groothertogdom Luxemburg als een geheel wordt beschouwd.
2. De Nationale Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen, de bedrijfskosten met betrekking tot de beveiliging van het algemene luchtverkeer door het Centrum Maastricht om te slaan volgens dezelfde verdeelsleutel als in lid 1 is omschreven.
3. De aandelen die voortvloeien uit de toepassing van de hierboven in lid 1 en 2 bedoelde verdeelsleutel, worden jaarlijks berekend op basis van de op 1 januari van het desbetreffende begrotingsjaar bestaande toestand en worden door het Maastricht Besluitvormingsorgaan overeengekomen in het kader van de werkzaamheden inzake de begrotingsramingen als bedoeld in artikel 6, lid 1 (c) van deze Overeenkomst.
4. De respectievelijk door het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg ingevolge bovenstaande leden 1 en 2 te dragen aandelen, die als een geheel worden beschouwd, worden door deze Staten als volgt verdeeld:

Koninkrijk België: 97%

Groothertogdom Luxemburg: 3%.

BIJLAGE IV

Enig artikel

Voor de periode van 2019 tot 2025 worden de jaarlijkse kosten die worden opgenomen in de Bijzondere bijlage bij de begroting van de Organisatie voor het Centrum Maastricht met betrekking tot de kostenposten die worden genoemd in Artikel 5, lid 1 (g) en (h) van Bijlage III (belastingcompensatie en aanvullende voordelen) bepaald volgens de volgende percentages van de totale kosten van deze posten:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 miljoen EUR	11,9 miljoen EUR	13,9 miljoen EUR	17,0 miljoen EUR	18,2 miljoen EUR	19,2 miljoen EUR	20,3 miljoen EUR

De bedragen, gebaseerd op het Businessplan Agentschap 2016, zijn indicatief en worden jaarlijks bepaald op basis van de laatste voorspellingen die het Agentschap gebruikt voor de voorbereiding van de begroting van de betreffende jaren.

ANEXO 1

O Acordo relativo ao fornecimento e à exploração, pelo EUROCONTROL, das instalações e dos serviços do tráfego aéreo no Centro de Controlo Regional de Maastricht, assinado em Bruxelas em 25 de Novembro de 1986 (Acordo de Maastricht) é modificado como estabelecido nos artigos seguintes.

ARTIGO I

No final do Preâmbulo do Acordo de Maastricht, são aditadas as disposições seguintes:

«*Considerando* que a Comissão adoptou a Decisão n° 128 de 9 de Dezembro de 2015 relativa à implementação de um método de repartição dos custos a nível de toda a Agência e à imputação, a título permanente, dos custos dos serviços de apoio para o funcionamento do Centro de Maastricht e dos custos da compensação do imposto nacional aplicado às pensões, assim como das prestações acessórias pagas pela Organização aos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht,

Considerando que a Comissão adoptou a Decisão n° 129 de 9 de Dezembro de 2015 relativa à tomada de decisões sobre as medidas de natureza operacional, técnica, financeira ou orçamental, incluindo os investimentos, e ao mandato do Director do Centro de Maastricht para organizar os serviços de apoio necessários para o funcionamento do Centro de Maastricht,

Considerando que, em virtude da Convenção EUROCONTROL emendada de 1981 e da Convenção EUROCONTROL revista de 1997, a Organização está autorizada, por decisão, respectivamente, da Comissão Permanente e da Assembleia Geral, a criar empresas para facilitar a execução das suas tarefas,

Considerando que, em virtude da Convenção Emendada, as Partes Contratantes que confiaram à Organização a execução de tarefas específicas em conformidade com o n° 2 do seu Artigo 2° estão autorizadas a tomar certas medidas com vista à execução das suas tarefas,

Considerando que o âmbito dessas medidas está definido na alínea (b) do n°1 do Artigo 6° da Convenção Emendada,

Considerando que a Decisão n° 129 da Comissão de 9 de Dezembro de 2015 estipula que as Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade do impacto, no Título I do orçamento da Agência, das decisões que tomarem com base nas medidas adoptadas nos termos da referida Decisão, assim como das acções empreendidas pelo Director do Centro de Maastricht nos termos do seu mandato para organizar os serviços de apoio necessários ao Centro de Maastricht, e que assumirão as obrigações decorrentes dessas decisões e medidas caso a Organização seja considerada responsável, nos termos da Convenção Emendada, em consequência directa dessas decisões e medidas,

Considerando que a Organização terá direito de regresso contra os Estados Contratantes Nacionais caso a responsabilidade da Organização seja invocada ao abrigo do disposto no n° 2 do Artigo 25° da Convenção Emendada como resultado directo de tais decisões e medidas,

Considerando que, nos termos do disposto no n° 2 do Artigo 4° do presente Acordo, o Director do Centro de Maastricht assegurará a gestão corrente da exploração dos serviços do tráfego aéreo, incluindo o diálogo social, e

Entendendo-se que o diálogo social englobará as discussões com as organizações sindicais e o comité do pessoal sobre as condições de emprego do pessoal afecto ao Centro de Maastricht, mas não a aprovação final dessas condições,»

ARTIGO II

O n° 2 do Artigo 2° do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«2. A fim de facilitar o fornecimento e exploração das instalações e dos serviços do tráfego aéreo nos termos do n° 1 do Artigo 1° do presente Acordo ou de facilitar o fornecimento de outros serviços específicos pelo Centro de Maastricht, a Organização pode, por decisão da Comissão e a pedido das Partes Contratantes Nacionais ou em cooperação com estas, criar ou dissolver empresas regidas por disposições regulamentares decorrentes do direito internacional público ou do direito nacional de um Estado-membro da Organização, ou adquirir participações maioritárias nessas empresas.»

ARTIGO III

O Artigo 3° do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«A Organização deverá, com o objectivo de proporcionar a segurança, a eficiência e o rápido escoamento do tráfego aéreo pelos meios mais rentáveis:

- (a) proporcionar, através da sua Agência, os meios necessários à execução da missão de que foi incumbida, de acordo com as disposições estabelecidas no Anexo I à Convenção Emendada (Estatuto da Agência);
- (b) assegurar, de comum acordo com as Partes Contratantes Nacionais, o máximo de compatibilidade entre, por um lado, os serviços prestados pelo Centro de Maastricht e, por outro, os serviços prestados pelas Partes Contratantes Nacionais no espaço aéreo sob a sua autoridade;
- (c) acordar com as Partes Contratantes Nacionais sobre a melhor forma de explorar as instalações referidas no Anexo II ao presente Acordo.»

ARTIGO IV

O Artigo 4º do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4º

1. O Director do Centro de Maastricht estabelecerá as medidas operacionais, técnicas, financeiras e orçamentais nos termos do disposto no Artigo 6º do presente Acordo, bem como as dotações orçamentais correspondentes.

2. O Director do Centro de Maastricht assegurará a gestão corrente dos serviços do tráfego aéreo, incluindo a gestão do pessoal, o diálogo social sobre as condições de trabalho do pessoal afecto ao Centro de Maastricht, e os equipamentos.

Para o efeito, o Director do Centro de Maastricht:

(a) respeitará os regulamentos internos e o Estatuto administrativo do pessoal da Organização, bem como qualquer medida tomada pelo Órgão de Decisão de Maastricht ou pela Comissão, de acordo com as disposições dos Artigos 3º e 6º do presente Acordo;

(b) assegurará consultas e uma estreita coordenação nos planos operacional e técnico com os prestadores de serviços de tráfego aéreo das Partes Contratantes Nacionais e outros parceiros relevantes interessados.

3. O Director do Centro de Maastricht organizará os serviços de apoio necessários ao funcionamento do Centro. Pode solicitar esses serviços junto da Organização, junto de terceiros ou recorrendo a outros meios. Antes de tomar a decisão de deixar de solicitar os serviços de apoio junto da Organização, o Director do Centro de Maastricht deverá apresentar argumentos económicos justificativos que incluam uma análise de custos-eficiência e uma análise do impacto da decisão sobre o orçamento da Organização elaborada em cooperação com o Director da Agência responsável pelas questões financeiras, e deverá submetê-los aos Estados-membros com o objectivo de garantir a transparência. Caso o Director do Centro de Maastricht decida deixar de solicitar serviços de apoio junto da Organização, será iniciado um período de pré-aviso a partir da data da notificação escrita dessa decisão pelo Director do Centro de Maastricht ao Director-Geral da Agência. O período de pré-aviso não poderá exceder 12 meses, excepto se o Director do Centro de Maastricht e o Director-Geral da Agência decidirem de comum acordo prolongar esse período, em particular em caso de impacto negativo sobre o orçamento da Organização.

4. As Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade das consequências, para efeitos do Título I do orçamento da Organização, das medidas tomadas pelo Director do Centro de Maastricht nos termos dos nºs 1, 2 e 3 acima. Quando as decisões relativas aos serviços de apoio forem tomadas pelo Director do Centro de Maastricht em virtude do nº 3 do presente Artigo, a responsabilidade ligada a essas decisões será limitada ao termo do período de pré-aviso referido nesse número. A Organização tomará todas as medidas razoáveis para limitar o impacto orçamental desta responsabilidade para as Partes Contratantes Nacionais.»

ARTIGO V

É inserido um novo Artigo 5º, com a seguinte redacção:

«Artigo 5º

1. É criado pelo presente Acordo o Órgão de Decisão de Maastricht, composto pelas Partes Contratantes Nacionais.
2. As decisões do Órgão de Decisão de Maastricht requerem o voto unânime das Partes Contratantes Nacionais e serão vinculativas para todas as partes.
3. O Órgão de Decisão de Maastricht estabelecerá o seu regulamento interno, nomeadamente as regras que regem a eleição de um presidente e um vice-presidente.»

ARTIGO VI

O Artigo 5º do Acordo de Maastricht passa a ser o Artigo 6º, com a seguinte redacção:

«Artigo 6º

1. O Órgão de Decisão de Maastricht deverá:
 - (a) aprovar o programa de trabalho anual;
 - (b) aprovar os planos de investimento e os programas de trabalho plurianuais;
 - (c) aprovar o orçamento do Centro de Maastricht (incluindo as chaves de repartição dos custos) e o relatório de actividades;
 - (d) dar ao Director do Centro de Maastricht as directivas necessárias para a realização das tarefas confiadas ao Centro de Maastricht, em particular no que respeita:
 - (i) ao conceito operacional e técnico;
 - (ii) à organização e sectorização do espaço aéreo
 - (iii) às necessidades em matéria de pessoal;
 - (iv) à gestão corrente;
 - (v) aos serviços e instalações necessários a colocar à disposição da Organização em conformidade com o disposto no Anexo II ao presente Acordo;
 - (vi) aos planos de contingência;
 - (e) aprovar a nomeação do Director do Centro de Maastricht;
 - (f) tomar as medidas necessárias, no exercício dos seus poderes de supervisão, para a realização das tarefas referidas nos Artigos 3º e 4º do presente Acordo;
 - (g) dar quitação ao Director do Centro de Maastricht relativamente à sua gestão do orçamento do Centro de Maastricht.
2. Para todas as outras medidas relativas ao Centro de Maastricht, as disposições da Convenção Emendada, assim como as do seu Anexo 1, à excepção das disposições das segunda, terceira e quarta frases do nº 1 do Artigo 7º da Convenção Emendada, relativas aos

processos de tomada de decisão referentes às tarefas mencionadas no n° 1 do Artigo 2° da Convenção, serão aplicadas por analogia. As medidas tomadas por maioria simples ou ponderada requerem dois terços dos votos expressos, os quais devem compreender o voto unânime favorável das Partes Contratantes Nacionais.

3. As Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade das consequências, para efeitos do Título I do orçamento da Organização, das decisões tomadas pelo Órgão de Decisão de Maastricht com base nas medidas e directivas tomadas em conformidade com o n° 1 do presente Artigo. A Organização tomará todas as medidas razoáveis para limitar o impacto orçamental desta responsabilidade para as Partes Contratantes Nacionais.»

ARTIGO VII

O Artigo 6° do Acordo de Maastricht é revogado.

ARTIGO VIII

A. No Artigo 7° do Acordo é inserido um novo n° 2, com a seguinte redacção:

«2. Caso a Organização crie uma empresa nos termos do n° 2 do Artigo 2° do presente Acordo, a propriedade dos edifícios, equipamentos e instalações do Centro de Maastricht poderá ser transferida para essa empresa.»

B. O actual n° 2 do Artigo 7° passa a ser o n° 3 e a ter a seguinte redacção:

«3. Em conformidade com a alínea (b) do n° 1 do Artigo 6° do presente Acordo, e sem prejuízo dos outros poderes de decisão da Comissão Permanente, as decisões de aprovação dos planos de investimento serão da competência das Partes Contratantes Nacionais. O financiamento das despesas de capital relativas a esses investimentos será assegurado por um Anexo Especial ao Orçamento da Organização. As modalidades de financiamento são reguladas pelo Título I do Protocolo Financeiro constante do Anexo III ao presente Acordo.»

ARTIGO IX

O Artigo 8° do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8°

1. Os custos, discriminados por custos de pessoal, outros custos de exploração, custos de amortização, custos de capital e despesas extraordinárias, incorridos pela Organização a título do Centro de Maastricht, serão estabelecidos em conformidade com o disposto no Título II do Protocolo Financeiro, objecto do Anexo III ao presente Acordo, e inscritos num Anexo Especial ao orçamento da Organização. Este Anexo será financiado pelas Partes Contratantes Nacionais, segundo uma chave de repartição a acordar entre elas.

2. Os custos das actividades exercidas pelo Centro de Maastricht e dos conhecimentos especializados por este disponibilizados em benefício da Organização serão imputados às

Partes relevantes do orçamento da Agência de acordo com o método de repartição dos custos a nível da Agência aplicado a todos os custos de apoio.»

ARTIGO X

O Artigo 10º do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10º

1. A pedido de uma ou mais Partes Contratantes Nacionais, a Organização pode, por intermédio do seu Centro de Maastricht, fornecer assistência na prestação de serviços de tráfego aéreo. Em caso de perturbação dos serviços, a Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes Nacionais prestar serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo da ou das Partes Contratantes Nacionais fora dos limites estabelecidos no Anexo I ao presente Acordo. Do mesmo modo, as Partes Contratantes Nacionais podem, a pedido da Organização, prestar serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo delimitado no Anexo I ao presente Acordo.
2. A prestação desses serviços deverá ser precedida de uma troca de cartas entre o Director-Geral da Agência e um representante devidamente autorizado da ou das Partes Contratantes Nacionais envolvidas. Os serviços serão prestados de acordo com os planos de contingência aprovados pelas Partes Contratantes Nacionais.
3. O Director-Geral da Agência informará os Estados-membros da Organização quando forem prestados serviços ao abrigo do presente Artigo.
4. A prestação destes serviços será limitada às medidas necessárias durante o período da perturbação.»

ARTIGO XI

Os nºs 1 a 3 do Artigo 11º do Acordo de Maastricht passam a ter a seguinte redacção:

- «1. Caberá às Partes Contratantes Nacionais a responsabilidade por quaisquer prejuízos decorrentes ou relacionados com a prestação de serviços à Organização, conforme o disposto no nº 3 do Artigo 2º e no Anexo II ao presente Acordo, sempre que os mesmos lhes sejam imputáveis.
2. Salvo o disposto no nº 1 do presente Artigo, a Organização indemnizará as Partes Contratantes Nacionais em caso de uma acção que resulte de prejuízos decorrentes ou relacionados com os serviços prestados em virtude do nº 1 do Artigo 1º, do nº 1 do Artigo 2º e do Artigo 10º do presente Acordo.
3. A responsabilidade da Organização pode ser invocada nos termos do nº 2 do Artigo 25º da Convenção Emendada. Todavia, nos casos visados no nº 1 do presente Artigo, nos nºs 1, 2 e 3 do Artigo 4º e no nº 1 do Artigo 6º, a Organização terá direito de regresso contra as Partes Contratantes Nacionais por qualquer indemnização devida a esse título.»

ARTIGO XII

O Artigo 12º do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 12º

As disposições constantes dos Anexos ao presente Acordo constituem parte integrante do mesmo. Os Anexos I, II e III ao presente Acordo podem, contudo, ser objecto de modificação por troca de cartas entre as Partes Contratantes Nacionais e o Director-Geral da Agência, desde que essa modificação não altere os direitos e obrigações da Organização e das Partes Contratantes Nacionais em virtude dos Artigos 1º a 15º do presente Acordo. O Director-Geral da Agência aprovará quaisquer modificações aos Anexos I, II e III do presente Acordo em nome da Organização, desde que informe a Comissão Permanente com bastante antecedência. O Anexo IV ao presente Acordo poderá ser objecto de modificação por decisão unânime da Comissão.»

ARTIGO XIII

O nº 3 do Artigo 14º do Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«3. O presente Acordo entrará em vigor a seguir ao depósito do instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação pela última Parte Contratante Nacional a completar esta formalidade.»

ARTIGO XIV

No Anexo II ao Acordo de Maastricht, a referência ao «nº 2 do Artigo 2º do Acordo» é suprimida.

ARTIGO XV

No Anexo III ao Acordo de Maastricht, o enunciado do Título I passa a ter a seguinte redacção:

«Título I: *Despesas de capital relativas aos investimentos*»

ARTIGO XVI

O Artigo 1º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1º

As despesas de capital relativas aos investimentos no Centro de Maastricht serão objecto de um Anexo Especial no Título III do Orçamento da Organização».

ARTIGO XVII

O Artigo 2º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2º

As despesas de capital relativas aos investimentos constantes do referido Anexo Especial serão financiadas por meio de empréstimos bancários ou por qualquer outro meio fornecido pela Organização.»

ARTIGO XVIII

Os Artigos 3º, 4º e 5º do Anexo III ao Acordo de Maastricht são revogados.

ARTIGO XIX

O Artigo 6º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ser o Artigo 3º desse Anexo.

ARTIGO XX

O Artigo 7º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ser o Artigo 4º desse Anexo. O nº1 desse Artigo é substituído e passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4º

1. As despesas de funcionamento constantes deste Anexo Especial serão equilibradas por contribuições directas das Partes Contratantes Nacionais relativas ao controlo de tráfego aéreo geral, estabelecidas de acordo com uma chave de repartição a acordar entre elas e, se necessário, por contribuições especiais das Partes Contratantes Nacionais envolvidas no que respeita à componente militar dos custos de funcionamento.»

ARTIGO XXI

O Artigo 8º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ser o Artigo 5º desse Anexo e a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5º

Neste Anexo Especial serão previstas dotações suficientes para cobrir a totalidade dos custos que permitam assegurar a exploração normal do Centro de Maastricht, e nomeadamente:

- (a) as remunerações, subsídios e indemnizações brutas de todo o pessoal do Centro de Maastricht;
- (b) as despesas resultantes da formação do pessoal do Centro de Maastricht, tal como previsto na regulamentação em vigor;

- (c) o total das indemnizações por rescisão do contrato pagáveis na sequência de uma decisão tomada por iniciativa exclusiva das Partes Contratantes Nacionais;
- (d) a parte «empregador» da contribuição para os custos das pensões do pessoal do Centro de Maastricht, definida no Artigo 6º do presente Anexo e a parte relevante das Obrigações a título das Prestações Passadas relativa aos direitos à pensão adquiridos pelo pessoal do Centro de Maastricht, incluindo as Obrigações a título das Prestações Passadas referentes ao pessoal operacional afecto à estrutura do grau «O»;
- (e) o custo dos serviços de apoio fornecidos ao Centro de Maastricht;
- (f) o custo de todos os seguros subscritos pela Organização para cobrir a totalidade ou parte dos riscos incorridos no âmbito do presente Acordo;
- (g) os custos relativos à compensação paga pela Organização para cobrir o imposto nacional aplicado às pensões dos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht e que beneficiam de uma pensão de aposentação ou de um subsídio de invalidez da Organização, assim como dos beneficiários de pensões pagas nos termos dos artigos 79º ou 80º do Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência EUROCONTROL e das Condições Gerais de Emprego dos Agentes do Centro EUROCONTROL de Maastricht proporcionalmente ao período durante o qual os membros do pessoal em causa estiveram afectos a um lugar no Centro de Maastricht em relação à duração total da sua actividade profissional na Agência.
- (h) os custos das prestações acessórias pagas pela Organização aos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht e que beneficiam de uma pensão de aposentação ou de um subsídio de invalidez da Organização, assim como dos beneficiários de pensões pagas nos termos dos artigos 79º ou 80º do Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência EUROCONTROL e das Condições Gerais de Emprego dos Agentes do Centro EUROCONTROL de Maastricht proporcionalmente ao período durante o qual os membros do pessoal em causa estiveram afectos a um lugar no Centro de Maastricht em relação à duração total da sua actividade profissional na Agência;
- (i) os outros custos de funcionamento, que incluem os custos incorridos com a aquisição de bens e serviços, em particular serviços subcontratados, pessoal externo, materiais, energia, serviços de abastecimento público, arrendamento de edifícios, equipamentos e instalações, manutenção e despesas de deslocação;
- (j) os custos de amortização;
- (k) o custo do capital.»

ARTIGO XXII

O Artigo 9º do Anexo III ao Acordo de Maastricht passa a ser o Artigo 6º desse Anexo.

ARTIGO XXIII

O Artigo 10º do Anexo III ao Acordo de Maastricht é revogado.

ARTIGO XXIV

É inserido um novo título III depois do Artigo 6º do Anexo III ao Acordo de Maastricht, com a seguinte redacção:

«Título III: *Repartição de custos*»

ARTIGO XXV

É inserido um novo Artigo 7º no Anexo III ao Acordo de Maastricht, com a seguinte redacção:

«Artigo 7º

1. As Partes Contratantes Nacionais acordam em incluir nas suas bases de custos anuais das taxas de rota um montante equivalente à amortização anual e aos juros das despesas de capital correspondente aos investimentos aprovados no Centro de Controlo Regional de Maastricht, e em repartir entre elas esses montantes proporcionalmente ao número de membros de pessoal de controlo de tráfego aéreo afectos aos sectores de controlo que operam nos seus respectivos espaços aéreos, ficando entendido que os espaços aéreos do Reino da Bélgica e do Grão-Ducado do Luxemburgo serão considerados como um todo.
2. As Partes Contratantes Nacionais acordam em repartir entre elas os custos referentes ao controlo do tráfego aéreo geral no Centro de Controlo Regional de Maastricht com base na fórmula de repartição definida no n.º 1 acima.
3. As quotas-partes resultantes da aplicação da chave de repartição referida nos n.ºs 1 e 2 acima serão estabelecidas anualmente com base na situação prevalecente em 1 de Janeiro do exercício orçamental correspondente e serão aprovadas pelo Órgão de Decisão de Maastricht no âmbito da estimativa orçamental referida na alínea (c) do n.º 1 do Artigo 6º do presente Acordo.
4. As quotas-partes atribuídas ao Reino da Bélgica e ao Grão-Ducado do Luxemburgo em conjunto, em virtude dos n.ºs 1 e 2 acima serão repartidas entre os dois Estados como segue:

Reino da Bélgica: 97%

Grão-Ducado do Luxemburgo: 3%.»

ARTIGO XXVI

O Anexo IV a seguir é aditado ao Acordo de Maastricht a título temporário:

«ANEXO IV

Artigo único

Durante o período de 2019 a 2025, os custos anuais a incluir no Anexo Especial ao orçamento da Organização para o Centro de Maastricht referentes aos elementos de custo mencionados nas alíneas (g) e (h) do n.º 1 do Artigo 5.º do Anexo III (compensação fiscal e prestações acessórias) serão determinados de acordo com as percentagens seguintes do total desses elementos de custo:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5M€	11,9M€	13,9M€	17,0M€	18,2M€	19,2M€	20,3M€

Os montantes, baseados no plano estratégico da Agência para 2016, são indicativos e serão definidos anualmente com base nas últimas previsões utilizadas pela Agência para a elaboração do orçamento dos respectivos exercícios.»

ANEXO 2

Texto consolidado da versão emendada do Acordo relativo ao fornecimento e à exploração, pelo EUROCONTROL, das instalações e dos serviços do tráfego aéreo no Centro de Controlo Regional de Maastricht, assinado em Bruxelas em 25 de Novembro de 1986 (Acordo de Maastricht)

ACORDO RELATIVO AO FORNECIMENTO E À EXPLORAÇÃO, PELO EUROCONTROL, DAS INSTALAÇÕES E DOS SERVIÇOS DO TRÁFEGO AÉREO NO CENTRO DE CONTROLO REGIONAL DE MAASTRICHT

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,

O REINO DA BÉLGICA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,

adiante designados por «Partes Contratantes Nacionais»

E A ORGANIZAÇÃO EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA (EUROCONTROL),

adiante designada por «Organização»,

Considerando que a Comissão Permanente para a Segurança da Navegação Aérea da Organização (adiante designada por «Comissão»), sob proposta das Partes Contratantes Nacionais, adoptou uma solução relativamente ao futuro do Centro de Controlo Regional de Maastricht (adiante designado por «Centro de Maastricht») e decidirá da sua aplicação, de acordo com o Anexo 3 do Protocolo assinado em Bruxelas no dia 12 de Fevereiro de 1981, que altera a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960 (adiante designado por «Protocolo»),

Considerando que o Centro de Maastricht continuará a fazer parte integrante do EUROCONTROL, a fim de constituir para a Organização um meio de ligação entre as tarefas obrigatórias previstas no n.º 1 do Artigo 2.º da Convenção EUROCONTROL emendada em Bruxelas em 1981 (adiante designada por «Convenção Emendada») e a execução prática dos serviços de tráfego aéreo, de forma a permitir-lhe manter e desenvolver a sua experiência técnica e operacional no domínio dos serviços do tráfego aéreo,

Considerando que esta solução corresponde aos desejos das Partes Contratantes Nacionais de incumbir a Organização do fornecimento e da exploração de instalações e serviços de tráfego aéreo por conta das Partes Contratantes Nacionais, de acordo com as disposições da Convenção Emendada, designadamente a alínea b) do n.º 2 do Artigo 2.º e o Artigo 12.º,

Considerando que a Comissão adoptou a Decisão n.º 128 de 9 de Dezembro de 2015 relativa à implementação de um método de repartição dos custos a nível de toda a Agência e à imputação, a título permanente, dos custos dos serviços de apoio para o funcionamento do Centro de Maastricht e dos custos da compensação do imposto nacional aplicado às pensões, assim como das prestações acessórias pagas pela Organização aos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht,

Considerando que a Comissão adoptou a Decisão n.º 129 de 9 de Dezembro de 2015 relativa à tomada de decisões sobre as medidas de natureza operacional, técnica, financeira ou orçamental, incluindo os investimentos, e ao mandato do Director do Centro de Maastricht para organizar os serviços de apoio necessários para o funcionamento do Centro de Maastricht,

Considerando que, em virtude da Convenção EUROCONTROL emendada de 1981 e da Convenção EUROCONTROL revista de 1997, a Organização está autorizada, por decisão, respectivamente, da Comissão Permanente e da Assembleia Geral, a criar empresas para facilitar a execução das suas tarefas,

Considerando que, em virtude da Convenção Emendada, as Partes Contratantes que confiaram à Organização a execução de tarefas específicas em conformidade com o n.º 2 do seu Artigo 2.º estão autorizadas a tomar certas medidas com vista à execução das suas tarefas,

Considerando que o âmbito dessas medidas está definido na alínea (b), do n.º 1, do Artigo 6.º da Convenção Emendada,

Considerando que a Decisão n.º 129 da Comissão de 9 de Dezembro de 2015 estipula que as Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade do impacto, no Título I do orçamento da Agência, das decisões que tomarem com base nas medidas adoptadas nos termos da referida Decisão, assim como das acções empreendidas pelo Director do Centro de Maastricht nos termos do seu mandato para organizar os serviços de apoio necessários ao Centro de Maastricht, e que assumirão as obrigações decorrentes dessas decisões e medidas, caso a Organização seja considerada responsável, nos termos da Convenção Emendada, em consequência directa dessas decisões e medidas,

Considerando que a Organização terá direito de regresso contra os Estados Contratantes Nacionais, caso a responsabilidade da Organização seja invocada ao abrigo do disposto no

nº 2 do Artigo 25º da Convenção Emendada como resultado directo de tais decisões e medidas,

Considerando que, nos termos do disposto no nº 2 do Artigo 4º do presente Acordo, o Director do Centro de Maastricht assegurará a gestão corrente da exploração dos serviços do tráfego aéreo, incluindo o diálogo social, e

Entendendo-se que o diálogo social englobará as discussões com as organizações sindicais e o comité do pessoal sobre as condições de emprego do pessoal afecto ao Centro de Maastricht, mas não a aprovação final dessas condições,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1º

1. As Partes Contratantes Nacionais incumbem a Organização de assegurar, nos termos da alínea b) do nº 2 do Artigo 2º da Convenção Emendada, o fornecimento e a exploração das instalações e dos serviços de tráfego aéreo de rota, dentro dos limites e da forma indicados no presente Acordo. A Organização utilizará para esse efeito as instalações do Centro de Maastricht e fornecerá o pessoal necessário à exploração e manutenção do Centro.
2. Cada uma das Partes Contratantes Nacionais, tanto para o espaço situado sobre o seu território como para aquele que lhe tenha sido atribuído ao abrigo do Plano Regional da Organização da Aviação Civil Internacional (adiante designada por «OACI»), conservará as suas competências e obrigações em matéria de legislação aeronáutica, regulamentações, organização do espaço aéreo e relações com as Organizações Internacionais, tais como a OACI, bem como com os utilizadores do espaço aéreo ou quaisquer outras entidades.

Artigo 2º

1. A Organização fornecerá as instalações e explorará os serviços de navegação aérea de rota para o tráfego aéreo definido no nº 3 do Artigo 3º da Convenção Emendada, dentro do espaço aéreo cujos limites são definidos no Anexo I ao presente Acordo.
2. A fim de facilitar o fornecimento e exploração das instalações e dos serviços do tráfego aéreo nos termos do nº 1 do Artigo 1º do presente Acordo ou de facilitar o fornecimento de outros serviços específicos pelo Centro de Maastricht, a Organização pode, por decisão da Comissão e a pedido das Partes Contratantes Nacionais ou em cooperação com estas, criar ou dissolver empresas regidas por disposições regulamentares decorrentes do direito internacional público ou do direito nacional de um Estado-membro da Organização, ou adquirir participações maioritárias nessas empresas.
3. As Partes Contratantes Nacionais tomarão, dentro dos limites da sua competência, as medidas necessárias para que a Organização possa exercer as suas responsabilidades no âmbito do presente Acordo, designadamente em matéria de atribuição de radiofrequências.

Artigo 3º

Com o objectivo de proporcionar a segurança, a eficiência e o rápido escoamento do tráfego aéreo pelos meios mais rentáveis, a Organização deverá:

- (a) proporcionar, através da sua Agência, os meios necessários à execução da missão de que foi incumbida, de acordo com as disposições estabelecidas no Anexo I à Convenção Emendada (Estatuto da Agência);
- (b) assegurar, de comum acordo com as Partes Contratantes Nacionais, o máximo de compatibilidade entre, por um lado, os serviços prestados pelo Centro de Maastricht e, por outro, os serviços prestados pelas Partes Contratantes Nacionais no espaço aéreo sob a sua autoridade;
- (c) acordar com as Partes Contratantes Nacionais sobre a melhor forma de explorar as instalações referidas no Anexo II ao presente Acordo.

Artigo 4º

1. O Director do Centro de Maastricht estabelecerá as medidas operacionais, técnicas, financeiras e orçamentais nos termos do disposto no Artigo 6º do presente Acordo, bem como as dotações orçamentais correspondentes.
2. O Director do Centro de Maastricht assegurará a gestão corrente dos serviços do tráfego aéreo, incluindo a gestão do pessoal, o diálogo social sobre as condições de trabalho do pessoal afecto ao Centro de Maastricht, e os equipamentos. Para o efeito, o Director do Centro de Maastricht:
 - (a) respeitará os regulamentos internos e o Estatuto administrativo do pessoal da Organização, bem como qualquer medida tomada pelo Órgão de Decisão de Maastricht ou pela Comissão, de acordo com as disposições dos Artigos 3º e 6º do presente Acordo;
 - (b) assegurará consultas e uma estreita coordenação nos planos operacional e técnico com os prestadores de serviços de tráfego aéreo das Partes Contratantes Nacionais e outros parceiros relevantes interessados.
3. O Director do Centro de Maastricht organizará os serviços de apoio necessários ao funcionamento do Centro. Pode solicitar esses serviços junto da Organização, junto de terceiros ou recorrendo a outros meios. Antes de tomar a decisão de deixar de solicitar os serviços de apoio junto da Organização, o Director do Centro de Maastricht deverá apresentar argumentos económicos justificativos que incluam uma análise de custos-eficiência e uma análise do impacto da decisão sobre o orçamento da Organização elaborada em cooperação com o Director da Agência responsável pelas questões financeiras, e submetê-los aos Estados-membros com o objectivo de garantir a transparência. Caso o Director do Centro de Maastricht decida deixar de solicitar serviços de apoio junto da Organização, será iniciado um período de pré-aviso a partir da data da notificação escrita dessa decisão pelo Director do Centro de Maastricht ao Director-Geral da Agência. O período de pré-aviso não poderá exceder 12 meses, excepto se o Director do Centro de Maastricht e o Director-Geral da

Agência decidirem de comum acordo prolongar esse período, em particular em caso de impacto negativo sobre o orçamento da Organização.

4. As Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade das consequências, para efeitos do Título I do orçamento da Organização, das medidas tomadas pelo Director do Centro de Maastricht nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 acima. Quando as decisões relativas aos serviços de apoio forem tomadas pelo Director do Centro de Maastricht em virtude do n.º 3 do presente Artigo, a responsabilidade ligada a essas decisões será limitada ao termo do período de pré-aviso referido nesse número. A Organização tomará todas as medidas razoáveis para limitar o impacto orçamental desta responsabilidade para as Partes Contratantes Nacionais.

Artigo 5.º

1. É criado pelo presente Acordo o Órgão de Decisão de Maastricht, composto pelas Partes Contratantes Nacionais.
2. As decisões do Órgão de Decisão de Maastricht requerem o voto unânime das Partes Contratantes Nacionais e serão vinculativas para todas as partes.
3. O Órgão de Decisão de Maastricht estabelecerá o seu regulamento interno, incluindo as regras que regem a eleição de um presidente e um vice-presidente.

Artigo 6.º

1. O Órgão de Decisão de Maastricht deverá:
 - (a) aprovar o programa de trabalho anual;
 - (b) aprovar os planos de investimento e os programas de trabalho plurianuais;
 - (c) aprovar o orçamento do Centro de Maastricht (incluindo as chaves de repartição dos custos) e o relatório de actividades;
 - (d) dar ao Director do Centro de Maastricht as directivas necessárias para a realização das tarefas confiadas ao Centro de Maastricht, em particular no que respeita:
 - (i) ao conceito operacional e técnico;
 - (ii) à organização e à sectorização do espaço aéreo;
 - (iii) às necessidades em matéria de pessoal;
 - (iv) à gestão corrente;
 - (v) aos serviços e instalações necessários a colocar à disposição da Organização em conformidade com o disposto no Anexo II ao presente Acordo;
 - (vi) aos planos de contingência;
 - (e) aprovar a nomeação do Director do Centro de Maastricht;

- (f) tomar as medidas necessárias, no exercício dos seus poderes de supervisão, para a realização das tarefas referidas nos Artigos 3º e 4º do presente Acordo;
- (g) dar quitação ao Director do Centro de Maastricht relativamente à sua gestão do orçamento do Centro de Maastricht.

2. Para todas as outras medidas relativas ao Centro de Maastricht, as disposições da Convenção Emendada, assim como as do seu Anexo 1, à excepção das disposições das segunda, terceira e quarta frases do nº 1 do Artigo 7º da Convenção Emendada relativas aos processos de tomada de decisão referentes às tarefas mencionadas no nº 1 do Artigo 2º da Convenção, serão aplicadas por analogia. As medidas tomadas por maioria simples ou ponderada requerem dois terços dos votos expressos, os quais devem compreender o voto unânime favorável das Partes Contratantes Nacionais.

3. As Partes Contratantes Nacionais assumirão a responsabilidade das consequências, para efeitos do Título I do orçamento da Organização, das decisões tomadas pelo Órgão de Decisão de Maastricht com base nas medidas e directivas tomadas em conformidade com o nº 1 do presente Artigo. A Organização tomará todas as medidas razoáveis para limitar o impacto orçamental desta responsabilidade para as Partes Contratantes Nacionais.

Artigo 7º

1. Competirá à Organização financiar os investimentos relativos às instalações do Centro de Maastricht, necessários para a boa execução das tarefas pelas quais é responsável em virtude do presente Acordo.
2. Caso a Organização crie uma empresa nos termos do nº 2 do Artigo 2º do presente Acordo, a propriedade dos edifícios, equipamentos e instalações do Centro de Maastricht poderá ser transferida para essa empresa.
3. Em conformidade com a alínea (b) do nº 1 do Artigo 6º do presente Acordo, e sem prejuízo dos outros poderes de decisão da Comissão Permanente, as decisões de aprovação dos planos de investimento serão da competência das Partes Contratantes Nacionais. O financiamento das despesas de capital relativas a esses investimentos será assegurado por um Anexo Especial ao Orçamento da Organização. As modalidades de financiamento são reguladas pelo Título I do Protocolo Financeiro constante do Anexo III ao presente Acordo.

Artigo 8º

1. Os custos, discriminados por custos de pessoal, outros custos de exploração, custos de amortização, custos de capital e despesas extraordinárias, incorridos pela Organização a título do Centro de Maastricht, serão estabelecidos em conformidade com o disposto no Título II do Protocolo Financeiro, objecto do Anexo III ao presente Acordo, e inscritos num Anexo Especial ao orçamento da Organização. Este Anexo será financiado pelas Partes Contratantes Nacionais, segundo uma chave de repartição a acordar entre elas.
2. Os custos das actividades exercidas pelo Centro de Maastricht e dos conhecimentos especializados por este disponibilizados em benefício da Organização serão imputados às

Partes relevantes do orçamento da Agência de acordo com o método de repartição dos custos a nível da Agência aplicado a todos os custos de apoio.

Artigo 9º

O pessoal do EUROCONTROL afecto ao Centro de Maastricht ficará submetido às disposições estabelecidas para o pessoal da Organização.

Artigo 10º

1. A pedido de uma ou mais Partes Contratantes Nacionais, a Organização pode, por intermédio do seu Centro de Maastricht, fornecer assistência na prestação de serviços de tráfego aéreo. Em caso de perturbação dos serviços, a Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes Nacionais, prestar serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo da ou das Partes Contratantes Nacionais fora dos limites estabelecidos no Anexo I ao presente Acordo. Do mesmo modo, as Partes Contratantes Nacionais podem, a pedido da Organização, prestar serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo delimitado no Anexo I ao presente Acordo.

2. A prestação desses serviços deverá ser precedida de uma troca de cartas entre o Director-Geral da Agência e um representante devidamente autorizado da ou das Partes Contratantes Nacionais envolvidas. Os serviços serão prestados de acordo com os planos de contingência aprovados pelas Partes Contratantes Nacionais.

3. O Director-Geral da Agência informará os Estados-membros da Organização quando forem prestados serviços ao abrigo do presente Artigo.

4. A prestação destes serviços será limitada às medidas necessárias durante o período da perturbação.

Artigo 11º

1. Caberá às Partes Contratantes Nacionais a responsabilidade por quaisquer prejuízos decorrentes ou relacionados com a prestação de serviços à Organização, conforme o disposto no nº 3 do Artigo 2º e no Anexo II ao presente Acordo, sempre que os mesmos lhes sejam imputáveis.

2. Salvo o disposto no nº 1 do presente Artigo, a Organização indemnizará as Partes Contratantes Nacionais em caso de uma acção que resulte de prejuízos decorrentes ou relacionados com os serviços prestados em virtude do nº 1 do Artigo 1º, do nº 1 do Artigo 2º e do Artigo 10º do presente Acordo.

3. A responsabilidade da Organização pode ser invocada nos termos do nº 2 do Artigo 25º da Convenção Emendada. Todavia, nos casos visados no nº 1 do presente Artigo, nos nºs 1, 2 e 3 do Artigo 4º e no nº 1 do Artigo 6º, a Organização terá direito de regresso contra as Partes Contratantes Nacionais por qualquer indemnização devida a esse título.

4. A Organização pode, em seu nome, contratar um seguro para cobertura de todos ou parte dos riscos assumidos no âmbito do presente Acordo, incluindo os prejuízos provenientes da perda de receitas e os riscos decorrentes, designadamente:

- (a) da responsabilidade perante terceiros (nomeadamente companhias aéreas, utentes, passageiros),
- (b) da responsabilidade perante os Estados,
- (c) da perda ou de danos causados às suas instalações.

Artigo 12º

As disposições constantes dos Anexos ao presente Acordo constituem parte integrante do mesmo. Os Anexos I, II e III ao presente Acordo podem, contudo, ser objecto de modificação por troca de cartas entre as Partes Contratantes Nacionais e o Director-Geral da Agência, desde que essa modificação não altere os direitos e obrigações da Organização e das Partes Contratantes Nacionais em virtude dos Artigos 1º a 15º do presente Acordo. O Director-Geral da Agência aprovará quaisquer modificações aos Anexos I, II e III do presente Acordo em nome da Organização, desde que informe a Comissão Permanente com bastante antecedência. O Anexo IV ao presente Acordo poderá ser objecto de modificação por decisão unânime da Comissão.

Artigo 13º

A qualquer diferendo quanto à interpretação ou à aplicação do presente Acordo ou dos seus Anexos, será aplicável, *mutatis mutandis*, o disposto no Artigo 31º da Convenção Emendada.

Artigo 14º

1. O presente Acordo será submetido a um processo de ratificação, aceitação ou aprovação.
2. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação deverão ser depositados junto do Governo do Reino da Bélgica.
3. O presente Acordo entrará em vigor a seguir ao depósito do instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação pela última Parte Contratante Nacional a completar esta formalidade.
4. Pela sua assinatura, a Organização torna-se parte do presente Acordo.
5. O Governo do Reino da Bélgica notificará os Governos dos outros Estados-membros da Organização e a própria Organização, dos depósitos dos instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação pelas Partes Contratantes Nacionais, bem como da data da entrada em vigor do presente Acordo.
6. O presente Acordo deverá, em conformidade com o Artigo 102º da Carta das Nações Unidas e com o Artigo 83º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, ser objecto de registo pelo Governo do Reino da

Bélgica, respectivamente, junto do Secretário-Geral das Nações Unidas e do Conselho da OACI.

Artigo 15º

1. O presente Acordo permanecerá em vigor até que a Organização termine todas as actividades no Centro de Maastricht, no seguimento de uma denúncia nos termos do nº 3 do presente Artigo ou da liquidação da Organização nos termos do nº 2 a seguir.
2. Se a Convenção Emendada for denunciada de acordo com as condições previstas no nº 2 do seu Artigo 35º, a Organização é obrigada, nos termos do nº 3 do mesmo Artigo da Convenção Emendada, a manter a exploração do Centro de Maastricht de acordo com as disposições do presente Acordo, até que as Partes Contratantes Nacionais encontrem uma solução apropriada no prazo máximo de 4 anos.
3. Todavia, sem prejuízo da aplicação do nº 2 acima, qualquer das Partes Contratantes Nacionais ou a Organização poderá, em qualquer altura, manifestar a sua intenção de pôr termo ao presente Acordo decorridos 4 anos sobre a data da sua entrada em vigor. Esta intenção será notificada ao Governo do Reino da Bélgica que, por sua vez, a notificará tanto às outras Partes Contratantes Nacionais como à Organização. A entrada em vigor da decisão que consiste em pôr termo ao Acordo ocorrerá depois de expirado o prazo de 6 anos a contar da data da recepção desta notificação pelo Governo do Reino da Bélgica.
4. A Parte que manifestar a intenção de pôr termo ao Acordo, nas condições previstas no nº 3 acima, deverá suportar os consequentes encargos.

EM TESTEMUNHO DO que os Plenipotenciários abaixo assinados, após terem apresentado os seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Bruxelas, no dia 25 de Novembro de 1986, e livrado nas línguas alemã, inglesa, francesa, neerlandesa e portuguesa num único exemplar, o qual ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia devidamente autenticada aos Governos dos restantes Estados-membros assim como à própria Organização. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

Pela República Federal da Alemanha:

Pelo Reino da Bélgica:

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:

Pelo Reino dos Países Baixos:

Pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea:

ANEXO I

**Configuração do espaço aéreo relativamente ao qual a Organização deve fornecer instalações
e explorar serviços de tráfego aéreo em rota**

A configuração do espaço aéreo relativamente ao qual as Partes Contratantes encarregam a Organização de fornecer e explorar instalações e serviços de tráfego aéreo em rota, é a seguinte:

Partes Contratantes Nacionais	Limites laterais	Limites verticais
República Federal da Alemanha	O espaço aéreo situado dentro dos limites laterais da Região Superior de Informação de Voo de Hannover	Acima do nível de voo 245.
Reino da Bélgica Grão-Ducado do Luxemburgo	O espaço aéreo situado dentro dos limites laterais da Região Superior de Informação de Voo de Bruxelas.	Acima do nível de voo 245 (1).

Reino dos Países Baixos

O espaço aéreo situado dentro dos limites laterais da Região de Informação de Voo de Amesterdão.

Acima do nível de voo 245

excluindo a parte da Região de Informação de Voo situada a sul de uma linha compreendida entre

51°42'20" N - 02°10'15" E e

51°38'04" N - 02°30' E;

Acima do nível de voo 245 (1)

relativamente à região situada a sul de uma linha compreendida entre

51°38'04" N - 02°30' E e

51°16'15" N - 04°06'60" E.

- (1) Enquanto se aguarda a entrada em funcionamento das novas instalações do Centro de Controlo Regional de Bruxelas, o espaço aéreo deve ser aumentado, temporariamente, para o nível de voo 200 e acima deste.

ANEXO II

Disposições especiais relativas às instalações e serviços nacionais que as Partes Contratantes Nacionais deverão colocar à disposição da Organização

A fim de permitir à Organização assumir as suas competências mencionadas no n° 1 do Artigo 1° e no n° 1 do Artigo 2° do presente Acordo, as Partes Contratantes Nacionais porão à sua disposição, para utilização conjunta e a título gratuito, as suas instalações, equipamentos e os meios de comunicação ar-terra e terra-terra abaixo referidos. Além disso, as Partes Contratantes Nacionais deverão, a título gratuito, pôr à disposição da Organização as instalações e os serviços necessários ao funcionamento dos Serviços de Tráfego Aéreo, tais como as informações ATS, MET e as instalações de navegação.

REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA

Radar

Dados radar dispondo, se necessário, de informações meteorológicas transmitidas a partir das seguintes estações:

- a) SRE-LL1 de Bremen;
- b) SRE-LL1 de Boostedt;
- c) SRE-LL1 de Lüdenscheid;
- d) SRE-LL1 de Pfälzerwald.

Telecomunicações

- a) Estações emissoras e receptoras de Brinkum e Habenhausen, com os necessários equipamentos de emissão e de recepção;
- b) Centro de comutação RSFTA em Francoforte (A 300);
- c) Sistema central de impressão de fitas de progresso de voo (ZKSD) para a transmissão das mensagens ATC e das mensagens conexas.

Instalações que regulam o fluxo do tráfego

LRNZ com fins GCTA.

**REINO DA BÉLGICA
GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO**

Radar

- a) Dados provenientes dos radares SRE-M5 e do radar secundário de Bertem.

Diversos

- a) Informações meteorológicas transmitidas através do Centro meteorológico de Zaventem ou provenientes desse mesmo Centro.

REINO DOS PAÍSES-BAIXOS

Radar

Dados radar com informações meteorológicas provenientes de Signaal/LAR. e de estações radar de meteorologia de Leerdam.

Telecomunicações

- a) Estações emissoras e receptoras de Schiphol e Eelde com os necessários equipamentos de emissão e de recepção.

Diversos

- a) Dados provenientes do sistema SARP destinados a ligações civis/militares.

ANEXO III

Protocolo Financeiro

relativo ao estabelecimento e financiamento das partes do Orçamento da Organização respeitantes às despesas do Centro de Maastricht

Título I: *Despesas de capital relativas aos investimentos*

Artigo 1º

As despesas de capital relativas aos investimentos no Centro de Maastricht serão objecto de um Anexo Especial no Título III do Orçamento da Organização.

Artigo 2º

As despesas de capital relativas aos investimentos constantes do referido Anexo Especial serão financiadas por meio de empréstimos bancários ou por qualquer outro meio fornecido pela Organização.

Título II: *Despesas de funcionamento*

Artigo 3º

As despesas de funcionamento do Centro de Maastricht deverão figurar num Anexo Especial ao Título III do Orçamento da Organização, independente do Anexo referente as despesas de investimentos.

Artigo 4º

1. As despesas de funcionamento constantes deste Anexo Especial serão equilibradas por contribuições directas das Partes Contratantes Nacionais relativas ao controlo de tráfego aéreo geral, estabelecidas de acordo com uma chave de repartição a acordar entre elas e, se necessário, por contribuições especiais das Partes Contratantes Nacionais envolvidas no que respeita à componente militar dos custos de funcionamento.

2. A fórmula de repartição, assim como qualquer modificação introduzida posteriormente, deverão ser comunicadas à Organização pelas Partes Contratantes Nacionais.

Artigo 5°

Neste Anexo Especial serão previstas dotações suficientes para cobrir a totalidade dos custos que permitam assegurar a exploração normal do Centro de Maastricht, e nomeadamente:

- (a) as remunerações, subsídios e indemnizações brutas de todo o pessoal do Centro de Maastricht;
- (b) as despesas resultantes da formação do pessoal do Centro de Maastricht, tal como previsto na regulamentação em vigor;
- (c) o total das indemnizações por rescisão do contrato pagáveis na sequência de uma decisão tomada por iniciativa exclusiva das Partes Contratantes Nacionais;
- (d) a parte «empregador» da contribuição para os custos das pensões do pessoal do Centro de Maastricht, definida no Artigo 6° do presente Anexo e a parte relevante das Obrigações a título das Prestações Passadas relativa aos direitos à pensão adquiridos pelo pessoal do Centro de Maastricht, incluindo as Obrigações a título das Prestações Passadas referentes ao pessoal operacional afecto à estrutura do grau «O»;
- (e) o custo dos serviços de apoio fornecidos ao Centro de Maastricht;
- (f) o custo de todos os seguros subscritos pela Organização para cobrir a totalidade ou parte dos riscos incorridos no âmbito do presente Acordo;
- (g) os custos relativos à compensação paga pela Organização para cobrir o imposto nacional aplicado às pensões dos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht e que beneficiam de uma pensão de aposentação ou de um subsídio de invalidez da Organização, assim como dos beneficiários de pensões pagas nos termos dos artigos 79° ou 80° do Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência EUROCONTROL e das Condições Gerais de Emprego dos Agentes do Centro EUROCONTROL de Maastricht proporcionalmente ao período durante o qual os membros do pessoal em causa estiveram afectos a um lugar no Centro de Maastricht em relação à duração total da sua actividade profissional na Agência;
- (h) os custos das prestações acessórias pagas pela Organização aos antigos membros do pessoal afectos ao Centro de Maastricht e que beneficiam de uma pensão de aposentação ou de um subsídio de invalidez da Organização, assim como dos beneficiários de pensões pagas nos termos dos artigos 79° ou 80° do Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência EUROCONTROL e das Condições Gerais de Emprego dos Agentes do Centro EUROCONTROL de Maastricht proporcionalmente ao período durante o qual os membros do pessoal em causa estiveram afectos a um lugar no Centro de Maastricht em relação à duração total da sua actividade profissional na Agência;

- (i) os outros custos de funcionamento, que incluem os custos incorridos com a aquisição de bens e serviços, em particular serviços subcontratados, pessoal externo, materiais, energia, serviços de abastecimento público, arrendamento de edifícios, equipamentos e instalações, manutenção, custos de seguros e despesas de deslocação;
- (j) os custos de amortização;
- (k) o custo do capital.

Artigo 6°

O custo relativo aos direitos às pensões de cada ano será composto pela quotização «funcionário», tal como definida no Estatuto do Pessoal da Organização (incluída no vencimento bruto, do mesmo modo que para o conjunto do pessoal), e pela quotização «patronal», cujo montante representa o dobro da primeira e deverá figurar como despesas no Anexo Especial.

Título III: *Repartição de custos*

Artigo 7°

1. As Partes Contratantes Nacionais acordam em incluir nas suas bases de custos anuais das taxas de rota um montante equivalente à amortização anual e aos juros das despesas de capital correspondente aos investimentos aprovados no Centro de Controlo Regional de Maastricht, e em repartir entre elas esses montantes proporcionalmente ao número de membros de pessoal de controlo de tráfego aéreo afectos aos sectores de controlo que operam nos seus respectivos espaços aéreos, ficando entendido que os espaços aéreos do Reino da Bélgica e do Grão-Ducado do Luxemburgo serão considerados como um todo.

2. As Partes Contratantes Nacionais acordam em repartir entre elas os custos referentes ao controlo do tráfego aéreo geral no Centro de Controlo Regional de Maastricht com base na fórmula de repartição definida no n° 1 acima.

3. As quotas-partes resultantes da aplicação da chave de repartição referida nos n°s 1 e 2 acima serão estabelecidas anualmente com base na situação prevalecente em 1 de Janeiro do exercício orçamental correspondente e serão aprovadas pelo Órgão de Decisão de Maastricht no âmbito da estimativa orçamental referida na alínea (c) do n° 1 do Artigo 6° do presente Acordo.

4. As quotas-partes atribuídas ao Reino da Bélgica e ao Grão-Ducado do Luxemburgo em conjunto, em virtude dos n°s 1 e 2 acima, serão repartidas entre os dois Estados como segue:

Reino da Bélgica: 97%

Grão-Ducado do Luxemburgo: 3%.

ANEXO IV

Artigo único

Durante o período de 2019 a 2025, os custos anuais a incluir no Anexo Especial ao orçamento da Organização para o Centro de Maastricht referentes aos elementos de custo mencionados nas alíneas (g) e (h) do n.º 1 do Artigo 5.º do Anexo III (compensação fiscal e prestações acessórias) serão determinados de acordo com as percentagens seguintes do total desses elementos de custo:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5M€	11,9M€	13,9M€	17,0M€	18,2M€	19,2M€	20,3M€

Os montantes, baseados no plano estratégico da Agência para 2016, são indicativos e serão definidos anualmente com base nas últimas previsões utilizadas pela Agência para a elaboração do orçamento dos respectivos exercícios.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7853/01

N° 7853¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(27.8.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (ci-après « l'Accord »).

Cet Accord a pour objectif de mettre en œuvre, sur une base stable et permanente, le transfert d'une partie des coûts (relatifs au Centre de Maastricht) du budget commun d'Eurocontrol vers le budget du Centre de Maastricht, qui est supporté conjointement par le Luxembourg, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas. Il vise également à renforcer les pouvoirs de décision accordés aux quatre Etats du Centre de Maastricht, ainsi que la liberté de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht.

*

CONTEXTE

L'accord relatif à la fourniture et à l'exploitation des services et installations de la circulation aérienne par Eurocontrol au centre de contrôle régional de Maastricht (ci-après l'« Accord de Maastricht ») a été signé par la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas (ci-après « les quatre Etats ») et Eurocontrol, le 25 novembre 1986¹. Ainsi, l'Accord de Maastricht confie à Eurocontrol la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien, par le biais du Centre de Maastricht, pour les vols compris entre le niveau de vol 245 et le niveau de vol 660 (c'est-à-dire entre 24.500 et 66.000 pieds) dans les UIR (*Upper Flight Information Region*) de Hanovre et de Bruxelles (qui inclut le Luxembourg) et la FIR (*Flight Information Region*) d'Amsterdam. Les quatre Etats conservent toutefois leurs compétences et obligations réglementaires pour l'espace aérien de leurs territoires respectifs (et des parties désignées de la haute mer).

L'Accord de Maastricht prévoyait le partage des coûts des activités du Centre de Maastricht entre les quatre Etats, qui assumaient les coûts d'investissement et de fonctionnement, et l'ensemble des Etats membres d'Eurocontrol, qui finançaient les coûts de soutien. Or, cette répartition des coûts a fait l'objet de nombreuses discussions.

En décembre 2015, Eurocontrol a adopté des décisions sur le partage des coûts du Centre de Maastricht, sur la prise de décision de cet organe et sur le mandat à donner au directeur du Centre de Maastricht pour l'organisation des services de soutien. Ces décisions ont été complétées par une déclai-

¹ Eurocontrol ou « Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne » est une organisation intergouvernementale qui a pour mission d'harmoniser et d'unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe. Eurocontrol compte aujourd'hui 41 Etats membres, dont la quasi-totalité des nations européennes.

ration des quatre Etats sur la compensation de l'impôt national sur les retraites et aux frais de soutien apportés par Eurocontrol au Centre de Maastricht. Toutefois, les décisions d'Eurocontrol et la déclaration complémentaire des quatre Etats, bien qu'actuellement en vigueur, n'ont qu'un caractère provisoire et nécessitent une modification de l'Accord de Maastricht pour être mises en œuvre sur une base stable et permanente.

L'Accord, que le présent Projet entend approuver, répond à cette exigence. Concrètement, il a pour objet, d'une part, de transférer certains coûts (relatifs au Centre de Maastricht) du budget commun d'Eurocontrol vers le budget du Centre de Maastricht, qui est supporté par les quatre Etats et, d'autre part, de renforcer les pouvoirs de décision accordés aux quatre Etats du Centre de Maastricht, ainsi que la liberté de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler, l'exposé des motifs expliquant clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7853/02

N° 7853²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(7.12.2021)

Par dépêche du 7 juillet 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, à la demande du Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986, à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 1^{er} septembre 2021.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne autrement dénommée Eurocontrol a été fondée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, amendée à plusieurs reprises.

Parmi les États membres d'Eurocontrol, quatre États, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, ont confié à Eurocontrol la tâche d'assurer la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la navigation aérienne. Il s'agit de l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par Eurocontrol au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986, ci-après l'« Accord de Maastricht ». Aux termes de l'Accord de Maastricht, Eurocontrol utilise les installations du centre de contrôle régional de Maastricht et fournit le personnel nécessaire à l'exploitation et à la maintenance de celui-ci. Le centre apparaît comme un établissement d'Eurocontrol, nécessitant une comptabilité séparée aux fins de ventilation des coûts entre les quatre États parties. L'article 6 de l'Accord de Maastricht impose ainsi aux quatre États parties d'établir des procédures de travail à l'effet d'assurer, de commun accord et par voie de coordination, la compatibilité entre les services de la circulation aérienne que fournissent le Centre de contrôle régional de Maastricht, d'une part, et les services des parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité, d'autre part. À cet effet, un accord séparé a mis en place le Groupe de coordination Maastricht. En termes de fonctionnement, l'agence d'Eurocontrol définit les mesures opérationnelles et techniques nécessaires à l'exploitation des services de circulation aérienne ainsi que les dotations budgétaires correspondantes. Le directeur général de l'agence d'Eurocontrol

assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris les moyens en personnel et matériel.

Au vu de l'exposé des motifs, la question de la répartition des coûts du Centre de contrôle régional de Maastricht entre les États parties d'Eurocontrol et les quatre États membres de l'Accord de Maastricht ont conduit à un accord amendant l'Accord de Maastricht : l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986, ci-après l'« Accord modificatif ». L'Accord modificatif transfère certains coûts relatifs au centre inscrits au budget d'Eurocontrol vers le budget dédié au centre. En contrepartie, le centre se voit conférer une plus grande autonomie. Les pouvoirs de direction de l'agence d'Eurocontrol se trouvent conférés au directeur du centre, qui devient ainsi un directeur général à part entière. Le Groupe de coordination Maastricht est remplacé par l'Instance décisionnelle de Maastricht, composée des quatre États membres, et adoptant ses décisions à l'unanimité.

La loi en projet vise à approuver l'Accord modificatif, les États parties s'étant engagés à prendre les mesures requises pour son entrée en vigueur pour le 31 décembre 2021 au plus tard.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique du dispositif de la loi en projet ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

*

EXAMEN DE L'ACTE A APPROUVER

L'article XII de l'Accord modificatif, remplaçant l'article 12 de l'Accord de Maastricht, prévoit trois cas d'amendements aux annexes de ce dernier. Les amendements aux annexes I, II, et III peuvent être effectués par échange de lettres s'ils n'affectent pas les droits et obligations des États parties. Lorsque les amendements à ces mêmes annexes affectent les droits et obligations des parties, ils requièrent une décision unanime de la commission permanente d'Eurocontrol. Les amendements à l'annexe IV relative à la répartition des coûts sont également soumis à décision unanime des membres de la commission permanente d'Eurocontrol. Le Conseil d'État estime que la procédure d'amendements par décision unanime revêt le caractère d'une dévolution de pouvoirs souverains. Le pouvoir de décision quant à l'acceptation de ces amendements n'appartient en effet plus à chacun des États parties, mais à la commission permanente, sans possibilité aucune de soumettre ces amendements à la procédure de ratification ou d'approbation prévue par le droit national. En raison de cette dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des députés.

Par ailleurs, le Conseil d'État observe qu'il suffit d'annexer la version française à la loi d'approbation.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 7 décembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

07



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 06 janvier 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Vénééré Dos Reis, M. Romain Spaus, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, Mme Sylvie

Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Département de la mobilité et des transports)

M. Paul Mangen, directeur adjoint de l'Administration des ponts et chaussées
M. Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure », M. Tom Braun, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

Suite à quelques mots d'introduction par Monsieur le Président de la commission parlementaire, il est procédé à une présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg par un représentant du Ministère. Pour le détail de la présentation, il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint, qui a été transmise aux membres de la commission parlementaire par courrier électronique.

Les députés sont informés sur l'adaptation du planning qui a tenu compte de la décision du Groupe CFL d'aller au-delà de la « simple » construction de nouvelles voies, pour combiner les travaux de construction prévus à la mise en place d'un nouveau concept d'exploitation global misant sur des pôles d'échange modernes et un réseau adapté qui ne permet non seulement d'augmenter l'offre adressée aux clients, mais d'améliorer également la qualité des services offerts.

Alors que le nombre de voyageurs est resté inchangé entre 1980 et 2005, une augmentation importante a pu être observée à partir de 2005. L'augmentation de 85% du nombre de voyageurs entre 2003 et 2019 témoigne de l'attractivité de l'offre ferroviaire qui, ensemble avec une évolution particulièrement positive des activités fret, a fini par faire apparaître les limites de capacité du réseau ferré luxembourgeois. Environ 1.000 trains circulent par jour, avec environ 90.000 passagers par jour. Parmi les zones d'étranglement figure entre autres le tronçon entre Luxembourg et Bettembourg, section fréquentée par des trains des lignes 60 (Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange) et 90 (Luxembourg-Bettembourg-Thionville) ainsi que par des trains de marchandises.

Si la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg offre des capacités supplémentaires à des activités en pleine croissance, le fait d'en assurer l'exploitation optimale ainsi que l'intégration des nouvelles voies dans le réseau ferré existant est tout aussi important.

Pour relever, entre autres, le défi du manque de capacités et afin de répondre non seulement à la demande existante, mais également à l'évolution future des besoins des clients des activités voyageurs et fret, la nouvelle stratégie d'entreprise du Groupe CFL formulée en 2015 a mené à la définition d'un concept d'exploitation national inédit, dont le projet d'extension de la gare de

Luxembourg ainsi que la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg sont les pièces maîtresses. La nouvelle stratégie et le nouveau concept d'exploitation qui en découle reposent sur des analyses approfondies des horaires et roulements prévus ainsi que sur des simulations de l'exploitation de l'intégralité des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg. Outre le besoin de la création de capacités supplémentaires, ces analyses ont démontré la nécessité de travaux d'adaptation au niveau du réseau national dans son intégralité, des travaux dont dépend la qualité de l'exploitation des nouvelles capacités, y compris ceux prévus par la création de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

Ces travaux d'extension et d'adaptation, entre autres de la gare de Luxembourg, gare centrale du pays où convergent l'entièreté des lignes principales, permettront de séparer physiquement l'exploitation des différentes lignes de trains à l'intérieur de ces gares. La limitation des croisements entre les trains des différentes lignes lors de leur entrée ou sortie en gare permettra ainsi de réduire « l'effet domino », c'est-à-dire. le report de retards des trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Un effet qui se manifeste surtout durant les heures de pointe dans des gares où plusieurs lignes sont simultanément exploitées.

La vision des CFL visant à promouvoir l'attractivité du transport public et plus particulièrement du rail repose sur la combinaison de la création de nouvelles capacités, de l'adaptation du réseau ferré au niveau de ses gares principales du sillon nord-sud (Ettelbruck, Mersch, Luxembourg, Howald, Bettembourg, Rodange) transformées en véritables pôles d'échange, ainsi que de l'augmentation conséquente du nombre de places assises (+46% à l'horizon 2026). Cette vision a été intégralement reprise dans la stratégie « Modu 2.0 » qui vise à promouvoir le report modal en faveur du transport public, dont le rail constitue l'épine dorsale proclamée.

Toutefois, la mise en place de cette nouvelle stratégie, créée en aval et en complément au projet de mise en œuvre initial de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg nécessite la mise en place de projets non prévus, dont l'extension, voire l'adaptation de la gare de Luxembourg.

Pour être capable d'exploiter de manière optimale les deux voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, les travaux au niveau de la gare de Luxembourg devront être complétés avant que le raccord des voies de la nouvelle ligne puisse avoir lieu. À cet effet, des travaux au niveau de la partie sud de la gare devront être poursuivis progressivement jusqu'en 2026. À la fin des travaux, chaque ligne entrant/sortant en/de la gare de Luxembourg disposera d'une voie dédiée permettant ainsi de limiter le report de retards de trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Les travaux d'adaptation nécessaires ont été effectués au niveau de la partie nord en 2021. Les travaux d'adaptation nécessaires au niveau de la partie sud de la gare, y inclus les travaux au niveau du triage, seront effectués progressivement à partir de 2022 et jusqu'en 2026.

Dans le contexte du futur raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg, la construction d'un quai et de deux voies supplémentaires dans la gare de Howald sera nécessaire pour optimiser les flux des trains en direction ou en provenance de la gare de Luxembourg. Pour limiter les croisements des trains des lignes 90 et 60 avant leur entrée en gare de Luxembourg, ces trains devront déjà être exploités de manière

indépendante au niveau de la gare de Howald, avant même d'entrer en gare de Luxembourg. Le raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg via le triage de la gare de Luxembourg est prévu pour fin 2026.

Pour permettre de connecter les nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Bettembourg, les CFL ont décidé d'outiller ce tronçon particulièrement stratégique d'un poste directeur au concept innovateur et des plus modernes. Aligné au projet pilote d'un poste directeur actuellement mis en place sur la ligne du Nord et dépendant des premières expériences avec la nouvelle technologie, ce nouveau type de poste directeur offrira de nombreux avantages, dont celui de la gestion centralisée des éléments en relation avec le système ETCS à partir du poste directeur lui-même. La mise en service du nouveau poste directeur de Bettembourg est prévue pour fin 2026.

Également au niveau des travaux de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg même, des avancements conséquents ont pu être effectués. L'entièreté des travaux préparatoires, comme p.ex. les travaux de débroussaillage, le déplacement d'une ligne haute tension (220 kV) ainsi que des fouilles archéologiques ont été réalisés. En termes de génie civil, quatre des huit ouvrages d'art le long de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg ont été réalisés. Deux des autres ouvrages restants sont en cours de réalisation. Parmi ceux-ci se trouve l'ouvrage d'art 14 qui se dresse actuellement le long de l'autoroute A3 et qui à la fin des travaux figurera parmi les plus grands ponts ferroviaires du type « bow-string » en Europe. Parallèlement les travaux au niveau de la plateforme des voies ont pu avancer sur une grande partie du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

La décision stratégique d'intégrer le projet de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national, qui nécessite la réalisation des travaux d'envergure précités, est principalement à l'origine de l'adaptation du planning de mise en œuvre du projet de la ligne Luxembourg-Bettembourg. Cependant d'autres éléments en dehors du périmètre d'influence des CFL impactent également le planning de mise en œuvre du projet. Parmi ces éléments figure l'acquisition de plus de 300 emprises (dont 2/3 entre les mains de propriétaires privés) qui n'a pu être achevée qu'au mois de juin 2021, retardant ainsi le début des travaux de construction notamment sur un tronçon respectif. À cela s'ajoutent des éléments non prévus dans le planning, p.ex. la construction d'un passage faune dans le cadre de la réalisation des mesures de compensation ou le besoin de revoir intégralement le concept de l'ouvrage d'art 14 suite aux changements du cadre réglementaire relatif à la sécurité sur les autoroutes en cours de projet. Vient s'ajouter à ces faits, la pandémie de la COVID-19 qui, avec la pénurie des matériaux et d'autres conséquences qui en découlent, impacte le projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est du projet concernant la gare périphérique et routière à Howald, Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite recevoir plus de précisions. Il est précisé que l'on est encore en discussion avec un propriétaire pour l'acquisition d'une parcelle, mais Monsieur le Ministre se montre optimiste. Pour ce qui est

du quai de bus, les travaux sont en cours. Un courriel avec plus d'informations parviendra à Monsieur le député Lies dans les meilleurs délais.

Monsieur le député Max Hahn (DP) souhaite savoir si un inventaire a déjà été établi pour déterminer où il serait possible de construire une piste cyclable parallèle à la voie ferroviaire. Il est confirmé que des projets sont élaborés pour les tronçons où cela est possible. Or, cela n'est pas faisable à de nombreux endroits, car la voie ferroviaire occupe un grand espace. Il est également renvoyé au plan de Mobilité 2035 qui est en train d'être finalisé.

Monsieur le député Carlo Back (déi gréng), président de la commission, souhaite encore relever que dans le rapport annuel de la CFL il manque des indications précises concernant la consommation d'électricité, et notamment les répercussions de l'extension de la voie ferroviaire sur ladite consommation. Des précisions parviendront à Monsieur le Président dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, la commission est encore informée qu'une locomotive hydrostatique sera achetée prochainement par la CFL.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole, le modèle de base.

3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7853⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

À la lumière des discussions complexes au sein du Groupe de coordination Maastricht et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. D'un côté, les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. D'un autre côté, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière) et

des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises - article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence - article 10) :

En effet, pour ce qui est de l'article 2, l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Concernant l'article 4, pour ce qui est de l'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié, celui-ci prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le

pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

L'article 5 prévoit que l'organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précisé dans le règlement intérieur.

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » Maastricht Decision-Making Body), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Pour ce qui est de l'article 7, un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéfice du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Pour ce qui est de l'article 10, la référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifié) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

La commission procède à l'examen de l'article unique :

Article unique

L'article sous examen prévoit qu'est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'article unique n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à l'examen de l'acte à approuver, le Conseil d'État note qu'en raison d'une dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

La commission parlementaire en prend note.

Monsieur le Président souhaite encore recevoir des chiffres précis concernant le budget MUAC. Le représentant du Ministère informe que ces informations lui seront transmises ultérieurement.

¹

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déli gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7841⁰⁰.

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE)

¹ Par courriel du 7 janvier 2022, les informations suivantes ont été transmises à la commission parlementaire : « an **overview on the 2022 EUROCONTROL budget** and also on MUAC budget.

- total EUROCONTROL budget **952,897,000 €**.
- MUAC budget is **273,320,000 €** of which 257,595,000 € for operating expenditure and 15,725,000 € for capital expenditure (investments)
- Contributions: MUAC total contributions are **189,888,000 €**.
- The contributions for **Luxembourg** are as follows
 - **866,880 €** for the General Budget (Part I), Network Manager (Part IX), pensions & PBO (Part X)
 - **1,827,453 €** for MUAC (Part III). »

2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier. Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route. Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} concerne l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, propose de faire abstraction du paragraphe 4. En effet, le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer d'après la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État et de biffer le paragraphe 4. Le paragraphe subséquent est par conséquent renuméroté.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, note dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : » au lieu de « Aux fins de la présente loi, on entend par ».

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de reprendre la suggestion de texte.

Quant au fond, la Haute Corporation constate que le point 3^o reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg,

Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la Haute Corporation note que la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

La commission parlementaire en prend note.

Le Conseil d'État note encore au niveau légistique qu'il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, » au point 3°.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer les termes « , ou les deux ».

Article 3

L'article 3 a trait à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, constate que le projet de loi impose au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La commission partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'État note encore dans ses observations d'ordre légistique, qu'au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 a trait aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, se demande, sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, s'il est effectivement entendu par le projet de loi de désigner le ministre.

La commission parlementaire partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en

remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La teneur suivante est par conséquent conférée aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 7.

Article 5

L'article 5 a trait à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

La commission décide de suivre la Haute Corporation et de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Par ailleurs, la Haute Corporation demande la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

La commission décide de suivre le Conseil d'État également sur ce point et de procéder ainsi à la suppression du paragraphe 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre selon le Conseil d'État à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il constate qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité routière périodiques.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er} :

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation note que le paragraphe 3 prévoit que « [s]ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre.

Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait au suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire décide de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission décide de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 8

L'article 8 a trait à la protection des usagers de la route vulnérables.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 9

L'article 9 a trait au marquage routier et à la signalisation routière.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 11

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission en prend note.

Quant à la forme du paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire « Police grand-ducale ».

Quant à la forme du paragraphe 2, première phrase, le Conseil d'État estime que le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule.

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre. Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

La commission décide de reprendre telle quelle la suggestion de texte du Conseil d'État.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le paragraphe 2.

Article 13

L'article 13 a trait à la désignation et formation des auditeurs.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une

expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2° du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

~~b) 2° posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »~~

Article 14 - suppression

L'article 14 a trait à l'établissement de rapports.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article dans son intégralité.

Article 15 déposé – nouvel article 14

L'article 15 du projet de loi déposé a trait à la disposition abrogatoire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarque quant au fond. Quant à la forme, il estime qu'il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article.

La commission y fait droit.

Article 16 déposé – suppression

L'article 16 du projet de loi déposé a trait à l'entrée en vigueur.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État note qu'il ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article en cause.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Puisqu'on part de l'hypothèse qu'il s'agit de la dernière réunion de commission sous la présidence actuelle, M. Marc Spautz (CSV) aimerait profiter de l'occasion afin de remercier M. Carlo Back (déi gréng) pour son excellent travail. Toute la commission parlementaire s'y rallie pleinement.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

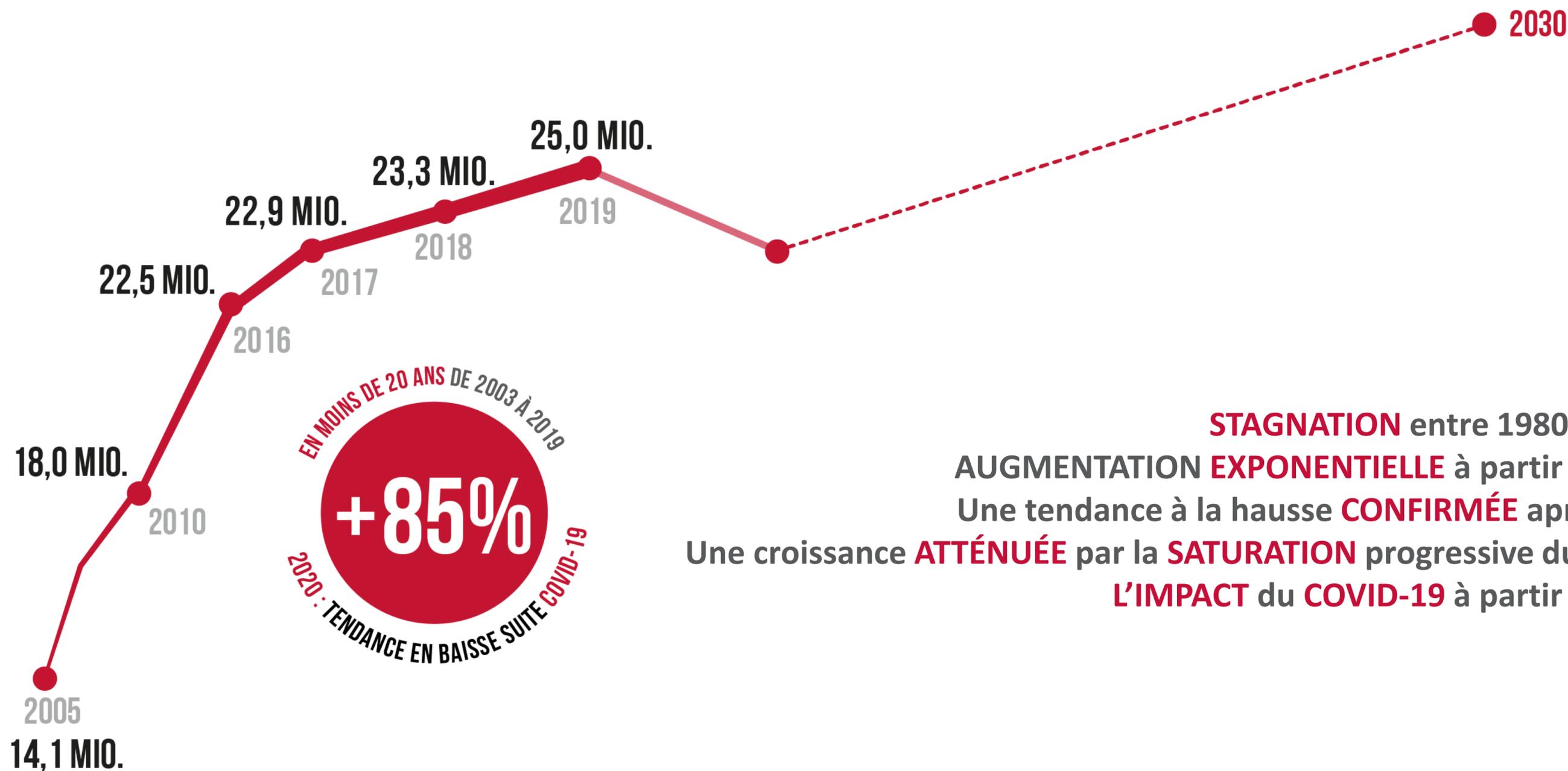


Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg –Bettembourg

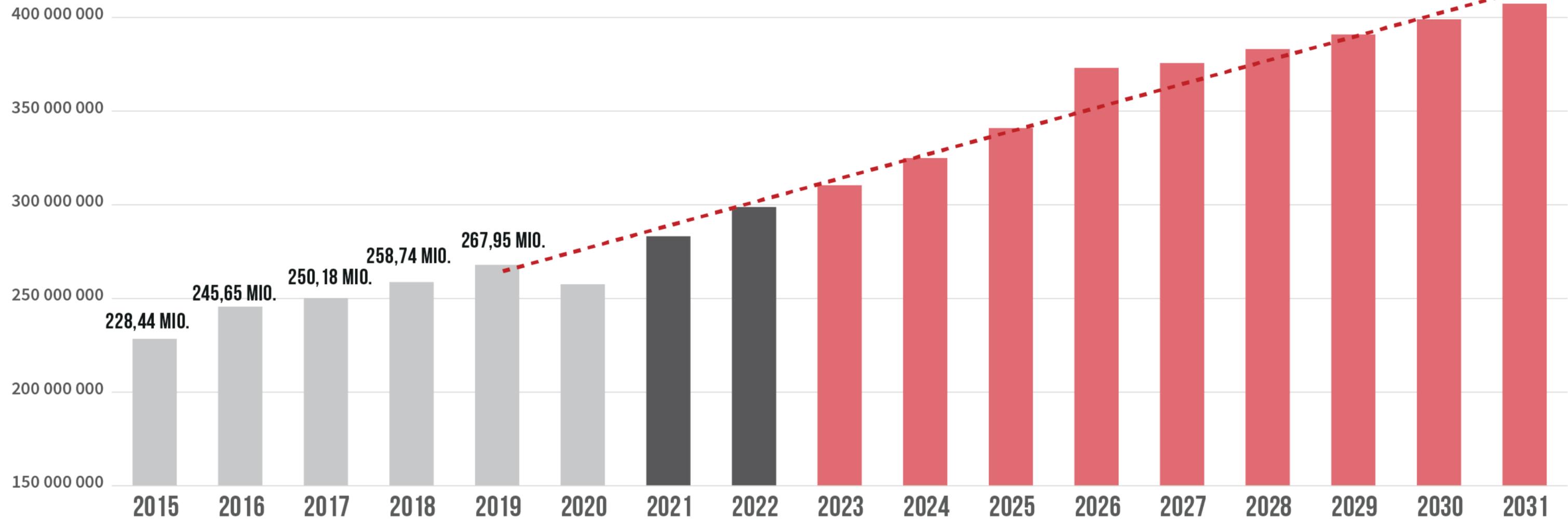
État d'avancement des travaux

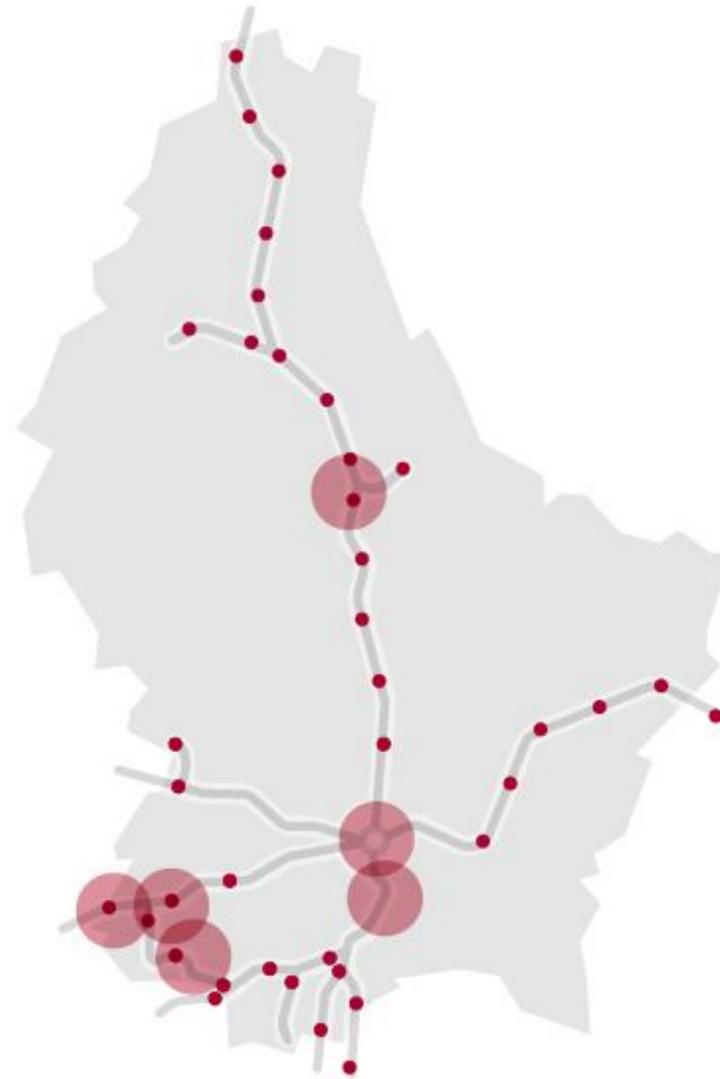
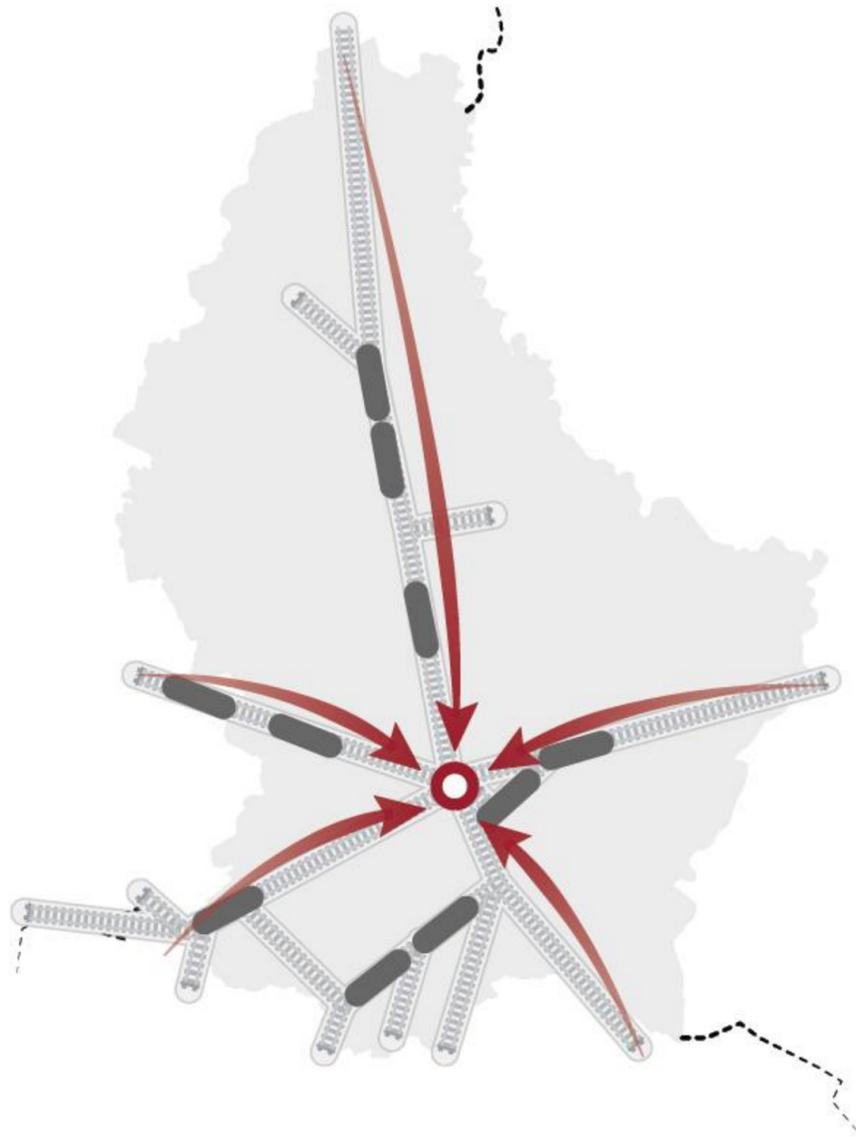
Réunion
Commission de la Mobilité et des Travaux publics
du 06.01.2022





STAGNATION entre 1980 et 2005
AUGMENTATION EXPONENTIELLE à partir de 2005
 Une tendance à la hausse **CONFIRMÉE** après 2014
 Une croissance **ATTÉNUÉE** par la **SATURATION** progressive du réseau
L'IMPACT du **COVID-19** à partir de 2020





Un réseau mixte répondant à une demande croissante au niveau du transport de voyageurs et du fret.

Un réseau organisé en **forme d'étoile** avec concentration du trafic en Gare de Luxembourg.

Un réseau fortement marqué par un trafic **transfrontalier** intense.

1.000 trains par jour.

90.000 voyageurs par jour.

DÉFIS

CROISSANCE de la demande

MANQUE de capacités

ÉVOLUTION des besoins clients

ÉTUDE approfondie

ANALYSE des horaires et roulements

SIMULATION de l'exploitation des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg (prévue par la loi de financement de 2014)

RÉSULTATS RETENUS

Besoin d'un **CONCEPT** d'exploitation national, dont le projet d'extension et d'adaptation de la Gare de Luxembourg ainsi que celui de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg sont les pièces maîtresses

STRATEGIE MODU 2.0 – ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

AMÉLIORER SIMULTANÉMENT:

LA CONTINUITÉ DE SERVICE (moins de suppressions)

AINSI QUE LA QUALITÉ DES SERVICES offerts



**« AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICES AUX CLIENTS
TOUT EN AUGMENTANT LA QUALITÉ DES SERVICES
OFFERTS. »**

Une Gare de Luxembourg agrandie et adaptée au nord et au sud pour garantir l'exploitation de nouvelles capacités créées.

Des pôles d'échange performants pour promouvoir le transport public multimodal et connecter le rail à la vie de nos clients.

L'adaptation des grandes gares du pays et l'exploitation indépendante des trains des différentes lignes dans ces gares pour une qualité améliorée.



GARE RODANGE

- 1 voie à quai supplémentaire
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 70



MERSCH

- Refonte plan des voies
- Gain en flexibilité en cas de situation perturbée



ETTELBRUCK

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Amélioration des flux sur la Ligne du Nord et plus particulièrement sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch



GARE LUXEMBOURG

- 2 nouveaux quais, 4 voies à quai supplémentaires
- Révision du plan des voies pour la Gare centrale du pays où se rejoignent toutes les lignes principales



2° VIADUC PULVERMÜHLE & MISE À DOUBLE VOIE DU TRONÇON LUXEMBOURG - SANDWEILER-CONTERN

- Désengorgement de la partie nord de la Gare de Luxembourg via la séparation des trains des lignes 10 et 30



HOWALD

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 90



NOUVELLE LIGNE LUXEMBOURG - BETTEMBOURG

- 2 voies supplémentaires sur 7 km pour un gain en capacités sur ce tronçon très fréquenté

L'intégration de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national.

Révision de l'approche de construction initiale en faveur d'un concept capable de répondre également aux exigences futures de l'exploitation et de l'offre transfrontalière.

Interdépendance du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec les projets liés au nouveau concept d'exploitation.



ADAPTATION GARE DE LUXEMBOURG

- Permet le raccord et l'exploitation optimale des nouvelles voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR BETTEMBOURG

- Nouvelle installation suivant le modèle du poste directeur intégré d'Ettelbruck
- Permet le raccord des 2 voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg à la nouvelle situation en Gare de Bettembourg
- Remplace le poste directeur existant



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR INTEGRÉ ETTTELBRUCK

- Poste directeur à la pointe de la technologie, unique au monde
- Modèle pour le futur nouveau poste directeur de Bettembourg
- Permet la gestion centralisée, intégrée et simplifiée des éléments en relation avec l'ETCS
- Moins/peu d'impact pour les clients en cas de besoin d'adaptation



GARE HOWALD (PHASE II)

- Partie intégrante du concept de la Gare de Luxembourg qui prévoit l'exploitation indépendante des trains de la nouvelle ligne et de la ligne « Luxembourg – Bettembourg » existante

COMMANDE DE 34 AUTOMOTRICES À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE



Pionnier
ATO

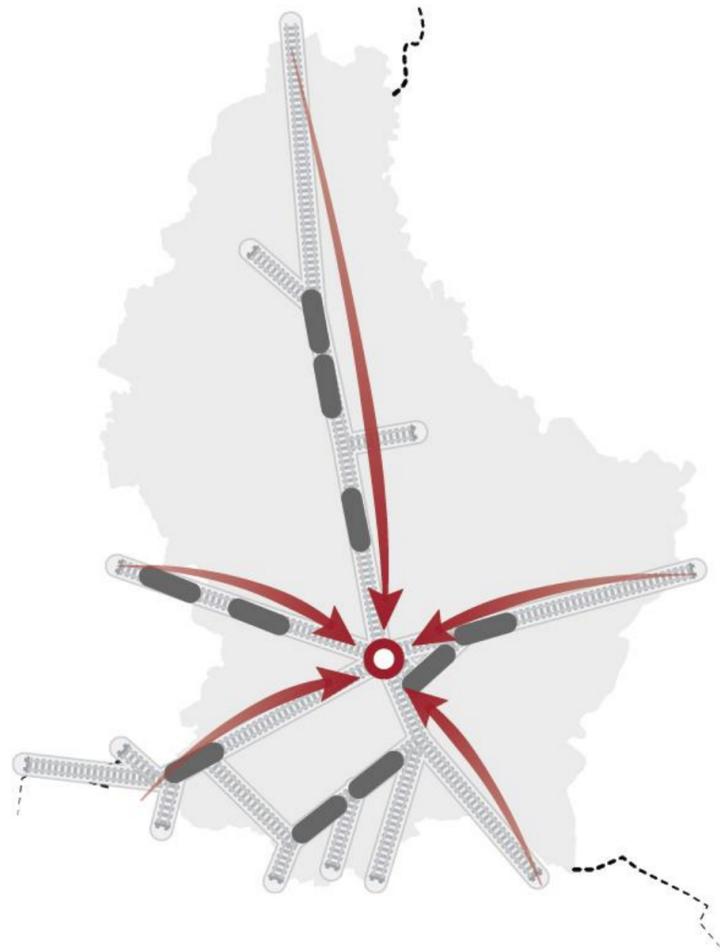
GAINS EN PONCTUALITÉ ET EN EFFICIENCE GRÂCE À
L'AUTOMATISATION DE CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA CONDUITE

DES SOLUTIONS INTÉGRÉES POUR PARFAITEMENT ALLIER PERFORMANCE ET SÉCURITÉ



Pionnier
ETCS

PREMIER RÉSEAU EN EUROPE ÉQUIPÉ À 100% EN ETCS
& POSTES DIRECTEURS INTÉGRÉS UNIQUES AU MONDE

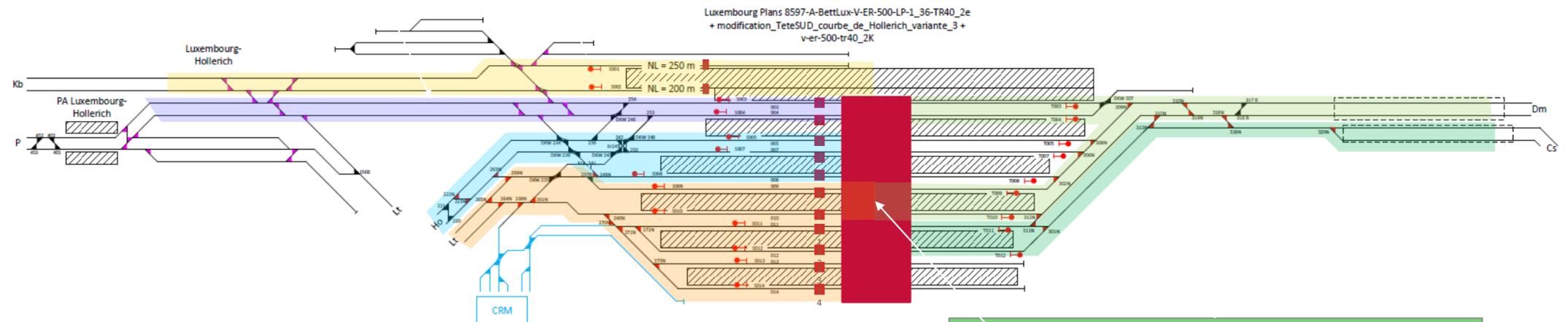


L'extension et l'adaptation de la Gare de Luxembourg comme condition sine qua non pour un trafic plus fluide, la réduction de « l'effet domino » ainsi que la qualité des services offerts

Ligne 50: Kleinbettingen – Arlon – Bruxelles

Ligne 70: Luxembourg – Rodange – Athus – Longwy

Ligne 10: Ettelbruck – Troisvierges – Liège



Ligne 30: Wasserbillig – Trèves – Coblence

Ligne 90: Bettembourg (via nouvelle ligne) – Thionville – Metz - Paris

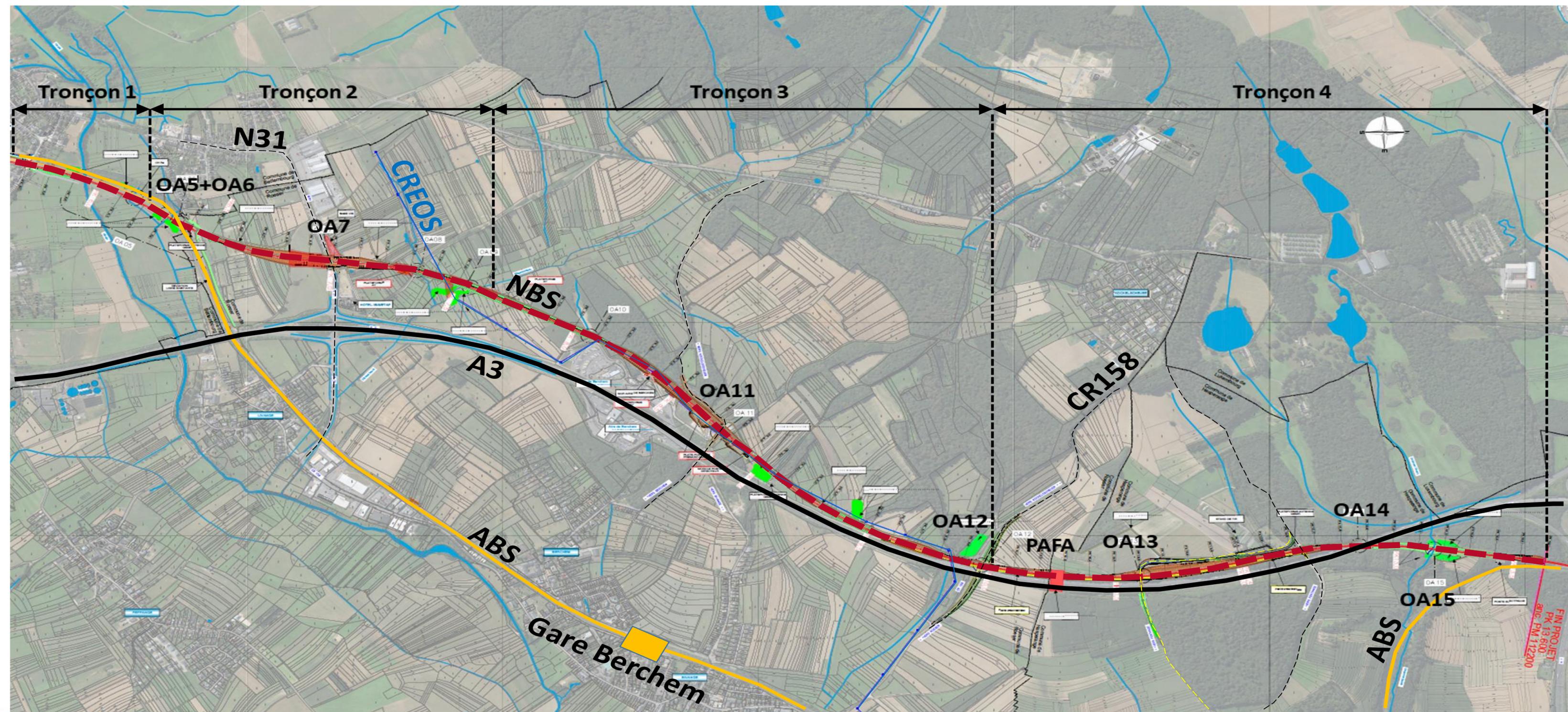
Corridor Nord-Sud (lignes 10 & 60)

Ligne 60: Bettembourg (via ancienne ligne) – Dudelange / Esch-Alzette – Rodange

CAPACITÉS & FLEXIBILITÉ
2 nouveaux quais, 4 nouvelles voies à quai dans la **Gare de Luxembourg**

VOIES DEDIEES PAR LIGNE ET CORRIDOR NORD-SUD
L'adaptation du plan des voies pour améliorer les flux et réduire l'effet domino

Loi de financement No. 7244 du 22.05.2018



Projet de loi N° 6669 / Voté le 16 octobre 2014 / Budget = 292 013 570 € (indice du coût de la construction 730,85 du 01.04.2013)

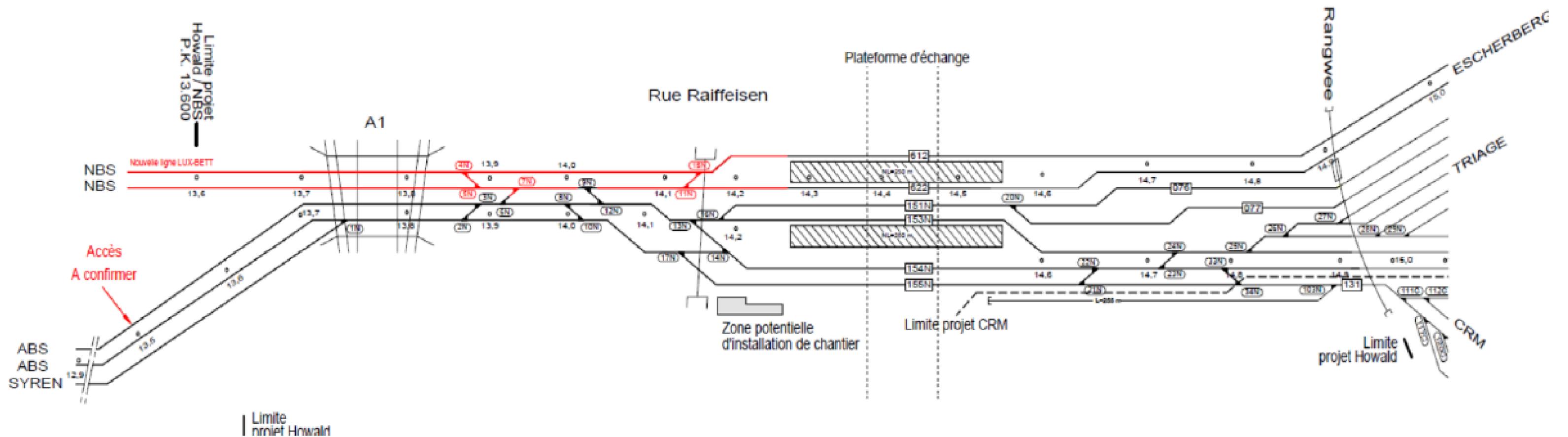
Phase 1 : Raccord provisoire / Début 2015 à fin 2020

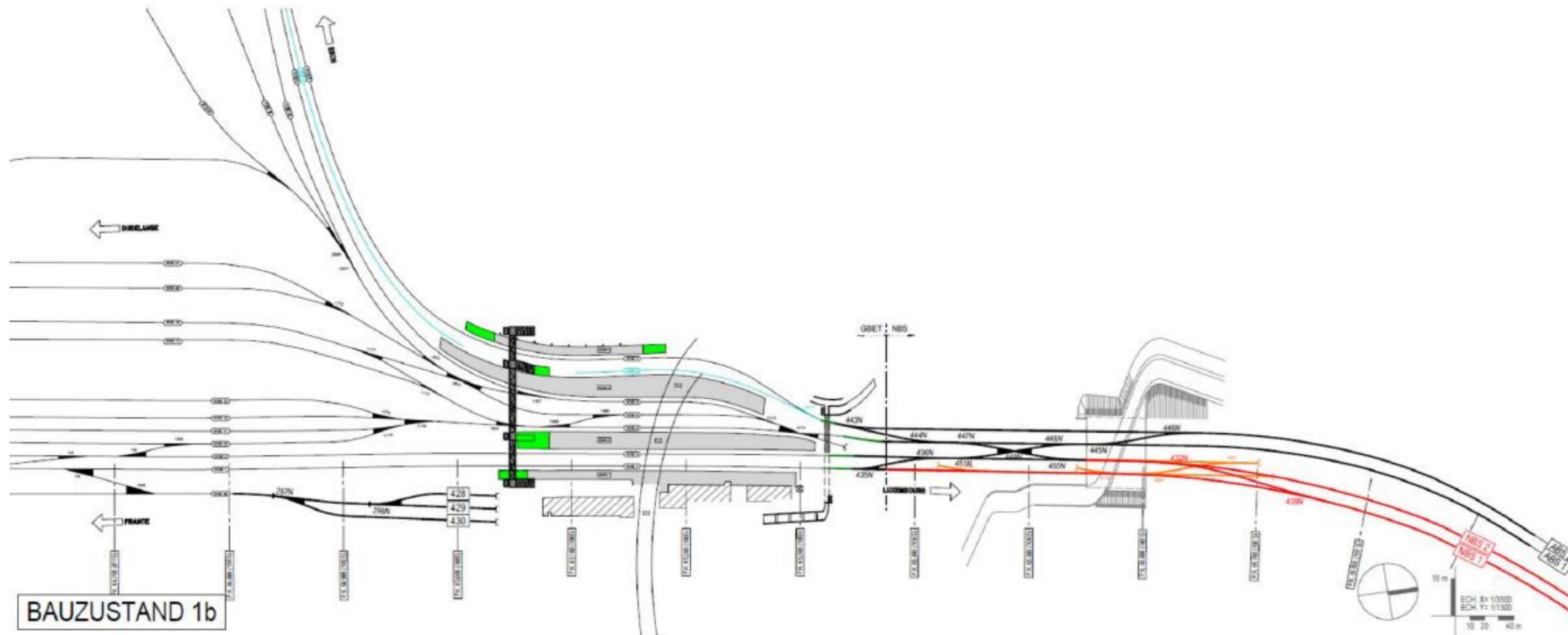
- Réalisation de la nouvelle ligne (NBS) et déplacement de la ligne existante (ABS) au nord de Bettembourg.
- Raccord provisoire de la NBS à deux voies et de l'ABS à une voie en gare de Bettembourg.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Bettembourg. (motion adoptée le 13.10.2011, **loi de financement nécessaire**)
- Raccord provisoire de la NBS à une voie existante de l'ABS au sud de Howald.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Luxembourg le 15.07.2018

Phase 2 : Raccord définitif / Début 2021 à fin 2024

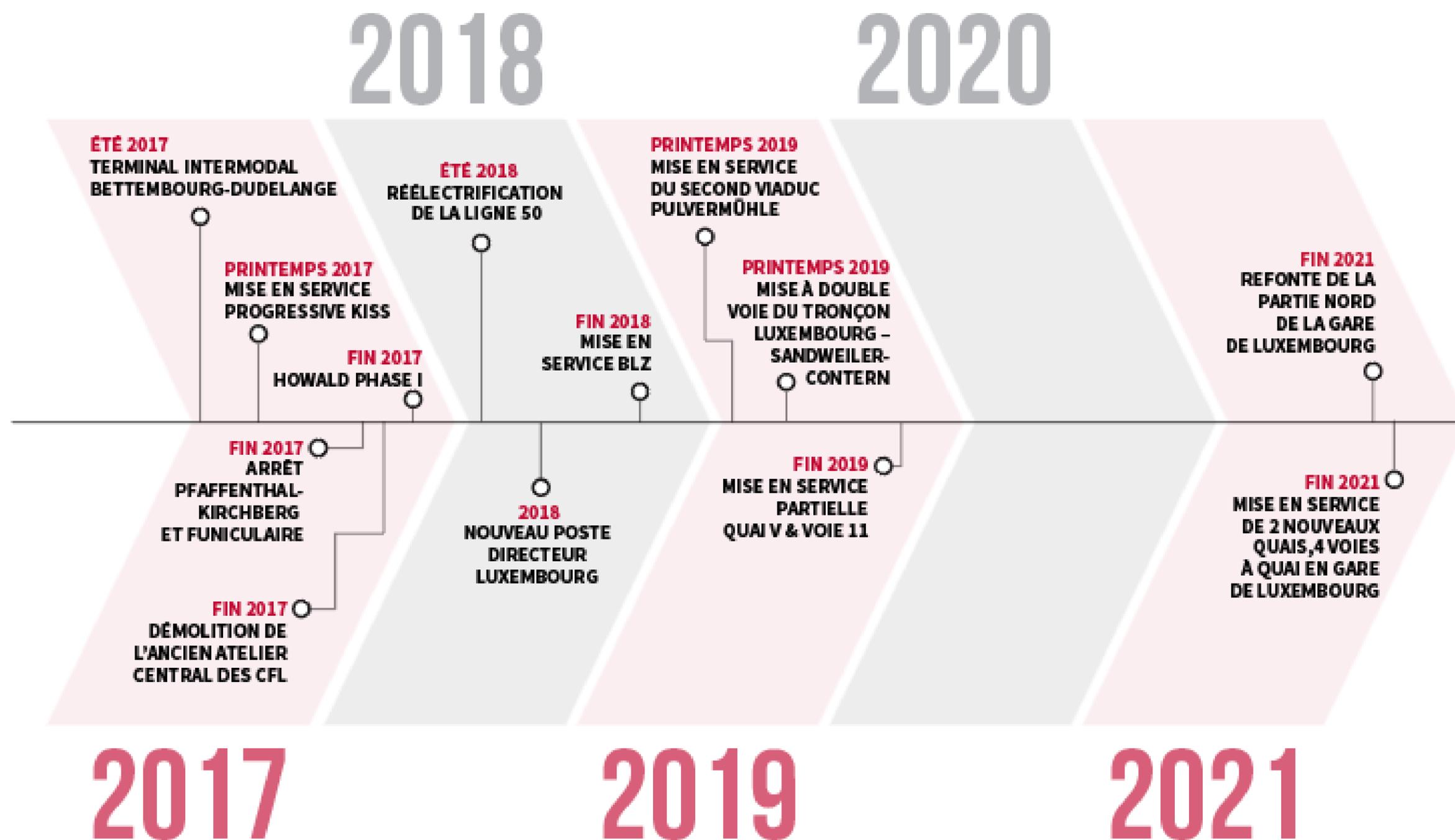
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Bettembourg.
Réaménagement complet de la gare de Bettembourg. (**loi de financement nécessaire**)
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Howald.
Aménagement de la gare Howald – Phase II. (**loi de financement en cours de préparation**)

La loi de financement couvre uniquement les travaux de la Phase 1





Loi de financement en élaboration





OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



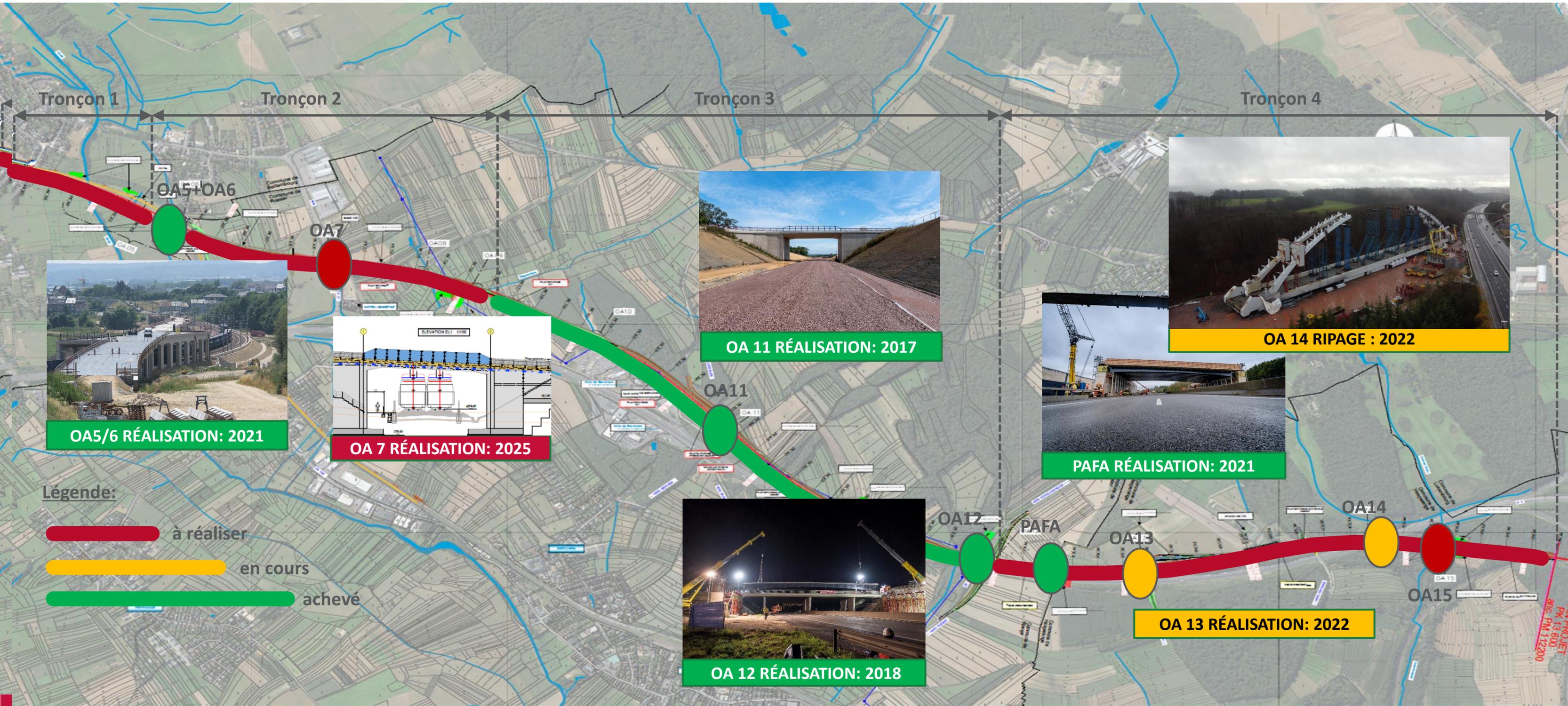
OA 11



PASSAGE FAUNE



OA 12

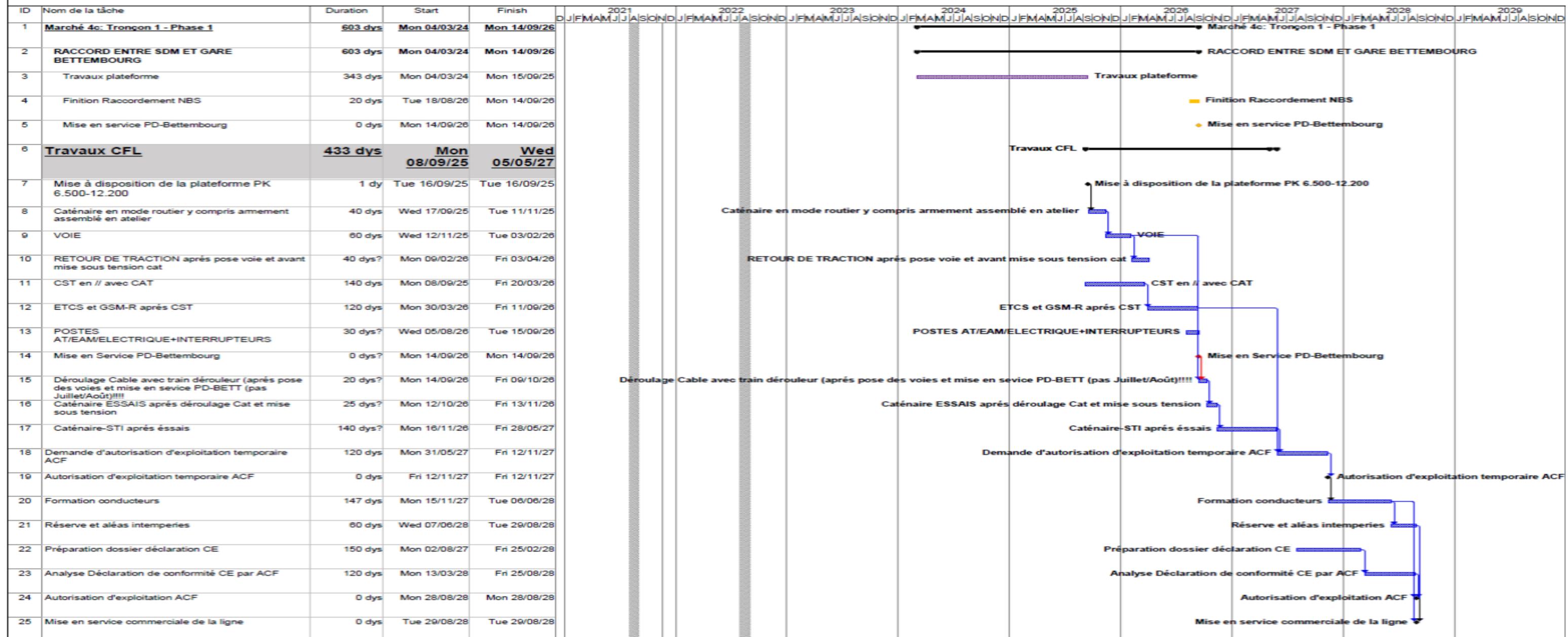


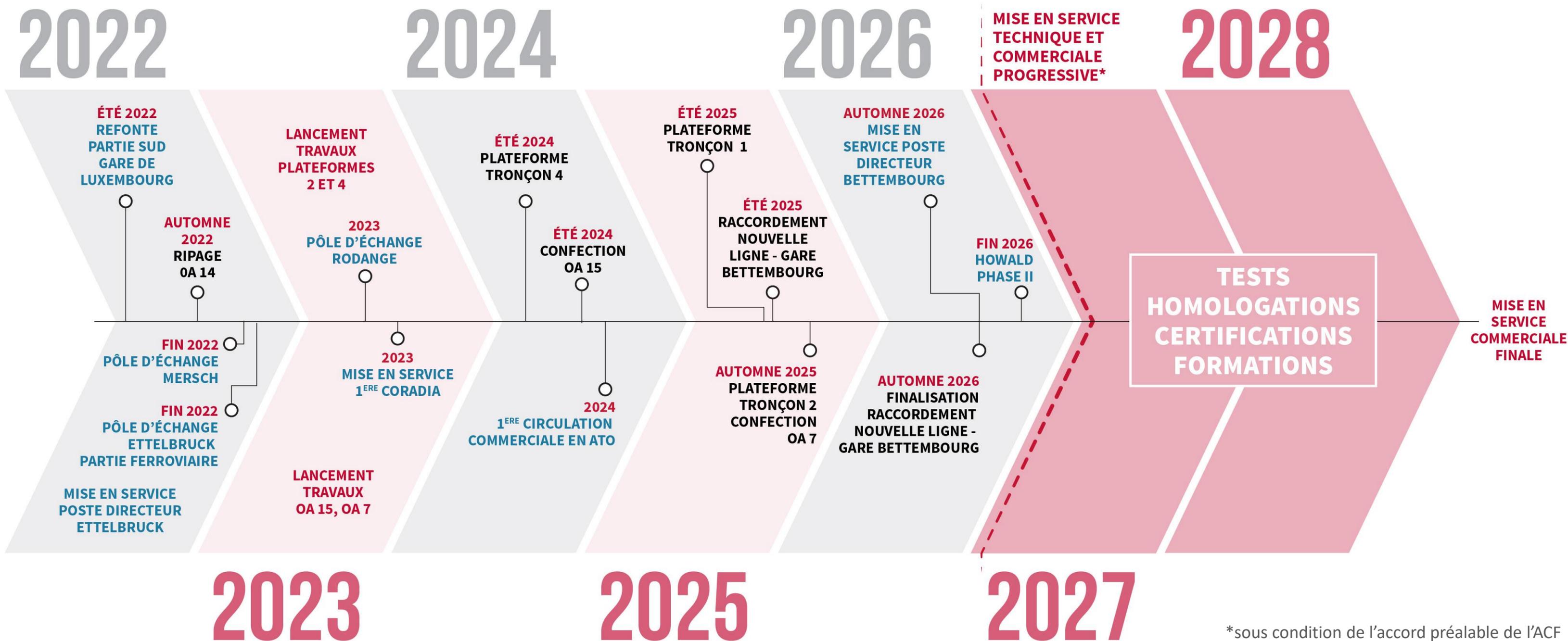


- ❗ Forte interdépendance des différentes phases de travaux ainsi qu'avec d'autres projets
- ❗ Acquisition des emprises (dernière parcelle acquise en juin 2021)
- ❗ Changements cadre réglementaire et modification ouvrages d'art surplombant l'A3
- ❗ Mesures compensatoires supplémentaires (passage faune)
- ❗ Pénurie de matériaux et autres impacts liés au COVID-19
- ❗ Tests, homologations, certifications et formations avant mise en service commerciale définitive

Ligne Luxembourg-Bettembourg
Planning optimisé des travaux
(PDB en Septembre 2026)

EXE_ZZZZ_P_Z_GEN_005-E3_6 23/11/2021





*sous condition de l'accord préalable de l'ACF

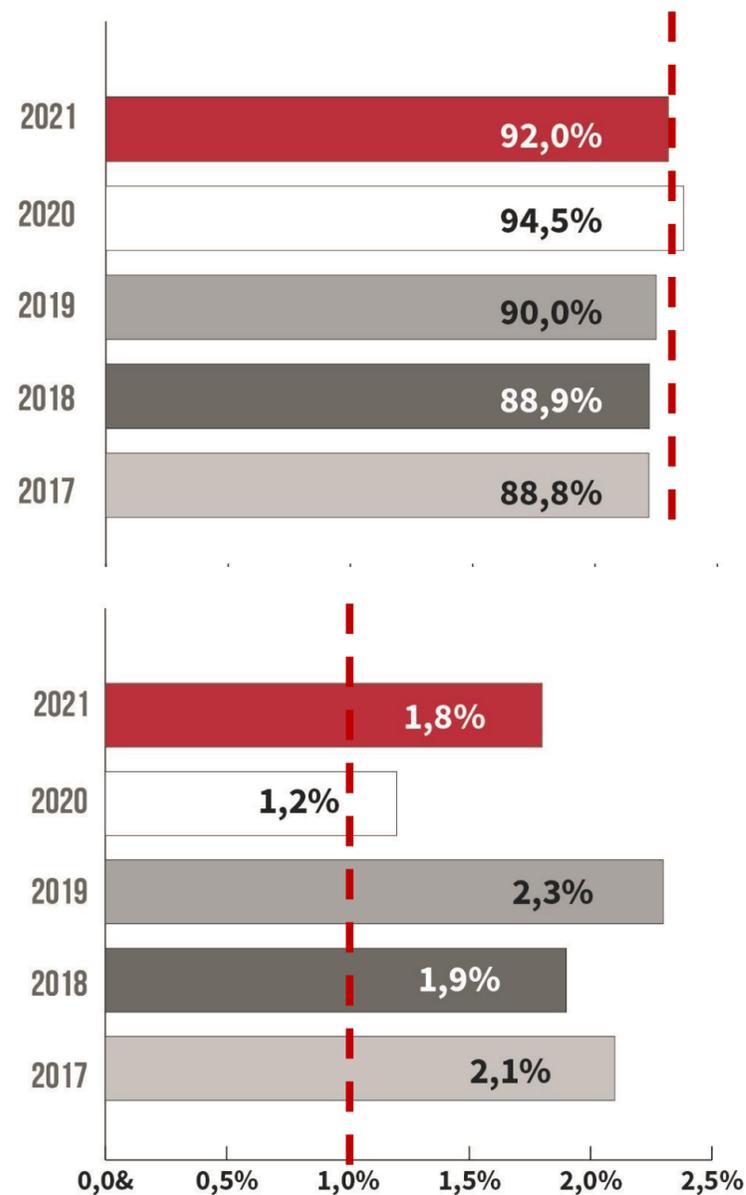


MERCI DE VOTRE ATTENTION

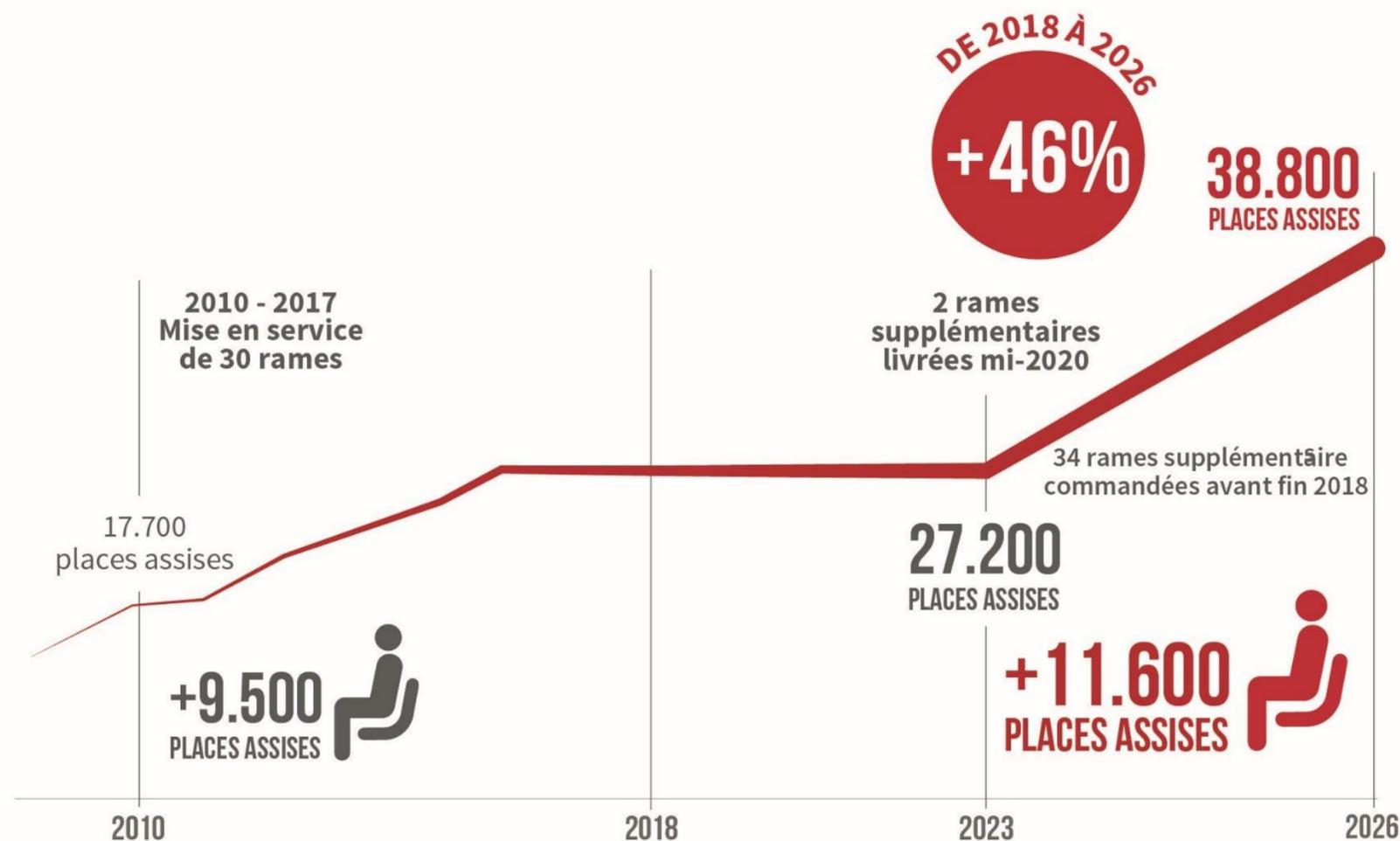
Annexes

-  Acquisition de 300 parcelles, soit 52 ha. d'emprises (12/2014 - 06/2021)
-  Débroussaillage (01/2015 – 02/2020)
-  Déplacement de la ligne aérienne haute-tension CREOS 220kV (02/2016 – 03/2016)
-  Fouilles archéologiques (04/2016 – 10/2016)
-  Plateforme tronçon 3 (03/2018 – 09/2021)

UNE OFFRE FIABLE ET DES TRAINS PONCTUELS

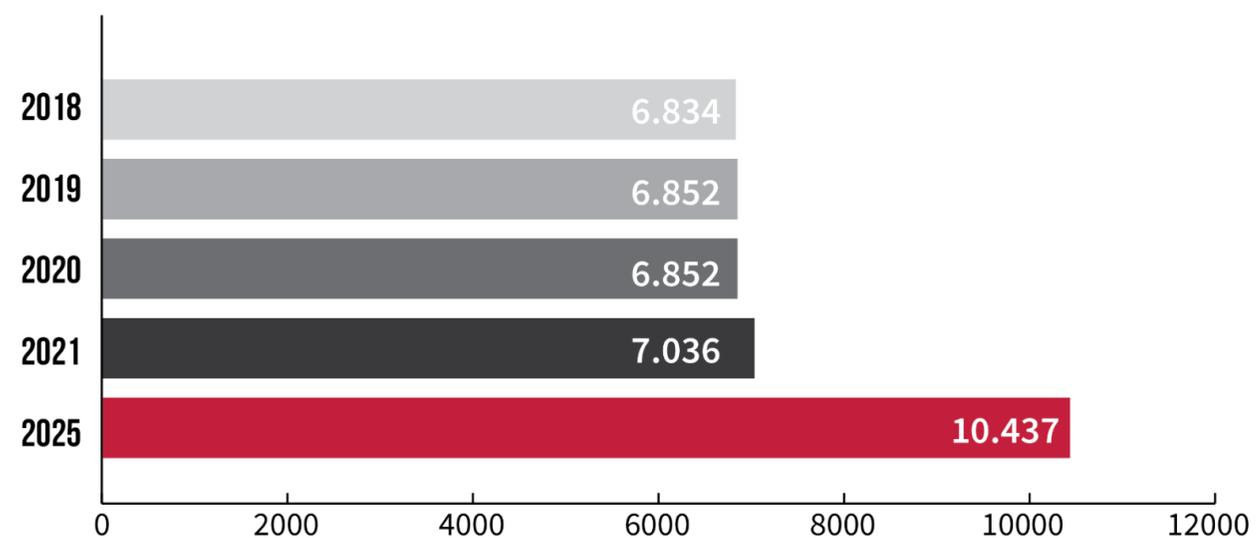


UNE AUGMENTATION DES PLACES ASSISES À BORD DES TRAINS



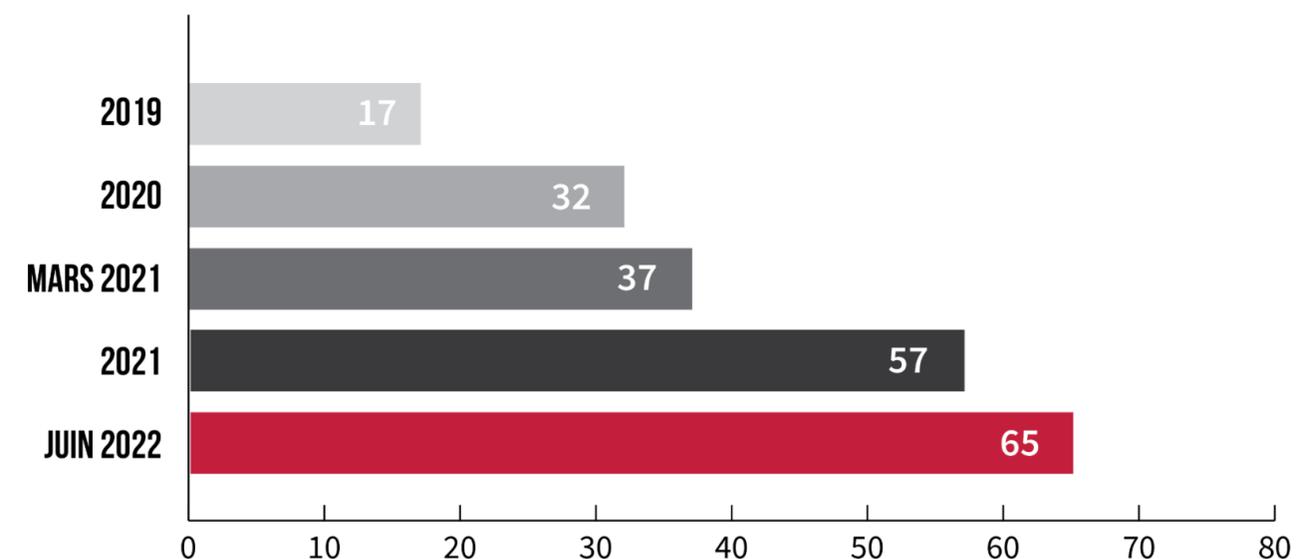
UN ACCÈS FACILITÉ À L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC

Augmentation progressive des emplacements parkings



DES GARES CONNECTÉES POUR DES CLIENTS BIEN INFORMÉS

Augmentation progressive des gares équipées en WiFi



08



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 03 février 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Désignation d'un nouveau président
2. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7538 Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

- Désignation d'un nouveau rapporteur
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
6. Divers

*

Présents : M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Serge Wilmes

M. Pim Knaff remplaçant M. Frank Colabianchi

Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, Mme Anouk Enschedé, Mme Stéphanie Theisen, M. Claude Pauly, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. **Désignation d'un nouveau président**

Suite aux mots d'introduction de Monsieur le vice-président, M. Max Hahn, Mme Chantal Gary est désignée nouvelle présidente de la commission à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. **7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Mme la Présidente-Rapporteuse, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

3. **7538 Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 11 mai 2021.

Le Conseil d'État constate à titre liminaire que les amendements ont pris en compte la plupart des observations formulées dans son avis du 19 janvier 2021 sur le projet de loi dans sa teneur initiale.

La commission en prend note avec satisfaction.

Amendement 1

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire qu'en limitant le champ du règlement grand-ducal à la définition de la composition du Comité, l'amendement suit le raisonnement adopté par le Conseil d'État dans son avis précité du 19 janvier 2021.

La Haute Corporation relève encore que le règlement grand-ducal déterminant les attributions et la composition du Comité national de la facilitation, en projet, est également à adapter pour tenir compte de cette modification au niveau de sa base légale.

La commission parlementaire en prend acte.

Amendement 2

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire que par l'amendement 2, l'avis du Conseil d'État est suivi en supprimant de la loi en projet l'article 3 relatif au Programme national de la facilitation. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle formulée dans son avis précité du 19 janvier 2021 à l'égard du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'article en cause.

La commission parlementaire en prend acte.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

4. 7903 **Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, Carlo Back, Président sortant de la commission parlementaire, ne faisant plus partie de la présente commission, un nouveau rapporteur est à désigner pour le présent projet de loi.

Mme Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Dans un second temps, la commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 17 décembre 2021.

Le Conseil d'État rappelle que, dans son avis du 26 octobre 2021, il avait émis une opposition formelle à l'encontre de l'article 1^{er} du projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/ UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

En effet, l'article 1^{er} entendait ajouter un paragraphe 5 à l'article 28 de la loi précitée du 6 juin 2019. Le Conseil d'État s'est demandé « comment les auteurs entendent s'assurer de l'obligation imposée par la directive aux États membres de veiller à ce que ces plans d'urgence soient correctement coordonnés. Il y a dès lors lieu de prévoir une procédure pour que soit garantie une telle coordination et partant satisfait aux prescriptions de la directive. Le

Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur de la disposition en projet pour transposition incomplète de la directive. »

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire que l'amendement sous avis entend ainsi répondre à son opposition formelle.

Afin d'éviter toute difficulté d'interprétation, le Conseil d'État demande d'écrire au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, dans sa teneur amendée, que « Chaque entreprise ferroviaire assurant des services de transport de voyageurs met en place un plan d'urgence » au lieu de « Les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place un plan d'urgence par entreprise ».

L'amendement entend ajouter un alinéa 2 au paragraphe 5 afin de mettre en place une procédure de coordination des plans d'urgence obligeant les entreprises à remettre leurs plans d'urgence respectifs au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions. Les droits des voyageurs relèvent en effet de la compétence du ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions en vertu de l'arrêté grand-ducal du 28 mai 2019 portant constitution des Ministères.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle relative à l'article 1^{er} de la loi en projet.

La commission en prend acte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'endroit du paragraphe 5, alinéa 2 à insérer, il y a lieu de viser « l'alinéa 1^{er} » et non pas « l'alinéa précédent ». De plus, il y a lieu d'écrire « ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions » avec une lettre « p » majuscule.

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir dans ce contexte s'il est garanti qu'aucune entreprise étrangère ne pourra s'accaparer le marché national.

Il est confirmé qu'il s'agit d'un contrat de service public avec la CFL ; par conséquent une attribution directe du marché.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

5. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 1^{er} février 2022.

Amendement 1

L'amendement 1^{er} n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 2

L'amendement 2 n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 3

À l'article 20, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État relève dans son avis complémentaire une erreur dans la transposition de l'article 22 de la directive (UE) 2019/520. La durée maximale de la période déterminée par la Commission européenne ne peut excéder trois ans, et non pas trois mois, comme cela figure à l'amendement projeté. Cette erreur est à redresser sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

La commission décide de redresser l'erreur purement matérielle.

Amendement 4

L'amendement 4 n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

6. Divers

Une réunion de commission est planifiée pour la semaine prochaine.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) demande à Monsieur le Ministre de recevoir une liste mise à jour concernant les problèmes liés à l'ILS.

Des renseignements seront pris auprès de l'ANA et de la DAC et seront transmis à l'orateur dans les meilleurs délais par voie d'email.¹

¹ Email du 12 février 2022 :

« En juillet 2020, les équipements de l'ILS 24 ont été renouvelés pour remplacer les anciens équipements qui étaient en fin de cycle de vie.

Avant qu'un ILS ne puisse être utilisé pour réaliser les différents type d'approches pour lesquelles il sera certifié, le système doit démontrer sa fiabilité et garantir ainsi la sécurité des opérations aériennes. Des réglementations techniques définissent cette fiabilité en fonction du nombre d'heures de fonctionnement ainsi que du nombre de pannes du système pendant cette période.

A la date du 5 octobre 2021, après avoir démontré sa conformité par rapport aux exigences, l'ILS 24 a été requalifié pour être mis en opération et permettre des approches de précision CAT III A. La DAC a communiqué cette information au Ministère par courrier (transmis également à la Commission de la Chambre).

Par contre, l'ANA n'était pas encore en mesure de démontrer la conformité de l'ILS 24 en CAT III B (minimas plus faibles) conformément aux exigences de la réglementation en vigueur. Pour pouvoir opérer en catégorie CAT IIIB, il est nécessaire que le localiseur (élément de l'ILS) atteigne 12.040 heures de monitoring. Au 4 février 2022, l'ANA a atteint 9.618 heures de mise en opération. Il reste en

Procès-verbal approuvé et certifié exact

conséquence encore 2.422 heures pour que le système puisse être qualifié et utilisé pour des approches en CAT IIIB.

La date de remise en service de l'ILS pour la catégorie IIIB tient compte de ce nombre d'heures réglementaires, du nombre d'heures d'utilisation de l'ILS 24 et du nombre de pannes. Sur base des données actuelles, l'utilisation en CAT IIIB de l'ILS 24 devrait être effective pour le mois de juin 2022. »

7853/03

N° 7853³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(3.2.2022)

La Commission se compose de : M. Chantal GARY, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 2 juillet 2021 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, ainsi que du texte de l'accord.

La Chambre de Commerce a émis en avis en date du 27 août 2021, réceptionné le 3 septembre 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 7 décembre 2021.

Lors de la réunion du 6 janvier 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 3 février 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

La loi en projet vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

Historique et situation actuelle

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne – dénommée Eurocontrol – a été fondée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, avec comme ambition d'unifier la gestion du trafic aérien. Fondée à l'origine par six États (Allemagne, Benelux, France et Royaume-Uni), elle réunit désormais 41 États membres, 2 États associés (Israël, Maroc) et 19 États partenaires, et se répartit sur quatre sites

(Bruxelles, Luxembourg, Brétigny-sur-Orge et Maastricht) avec Bruxelles comme siège principal. Ses organes sont le Comité permanent, le Conseil provisoire et l'Agence en tant qu'organe exécutif.

En 1986, par un traité multilatéral conclu entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et Eurocontrol, ces quatre États membres ont confié à Eurocontrol la tâche d'assurer la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la navigation aérienne dans leur espace. Il s'agit de l'« *Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé à Bruxelles, le 25 novembre 1986* » et de ses annexes I, II et III, ci-après l'« *Accord de Maastricht* ». Cet accord fut ratifié au Luxembourg par la loi du 27 novembre 1989, ensemble avec l'accord spécifique pour la mise en œuvre de l'article 6 de l'accord pré-mentionné.

Tout en disposant que les quatre États susmentionnés conservent leurs compétences et obligations réglementaires en matière d'espace aérien au-dessus de leurs territoires respectifs, l'Accord de Maastricht de 1986 a confié à Eurocontrol la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien en route via le centre de Maastricht pour les vols dans l'espace aérien supérieur. L'Accord prévoyait également que les coûts d'investissement et de fonctionnement du Centre de Maastricht seraient financés par les quatre États, tandis que tous les autres coûts, tels que les coûts de soutien fournis par d'autres services de l'Agence et les autres coûts de soutien, seraient supportés par Eurocontrol, c'est-à-dire par tous les États membres d'Eurocontrol.

En termes de fonctionnement, l'agence d'Eurocontrol définit les mesures opérationnelles et techniques nécessaires à l'exploitation des services de circulation aérienne ainsi que les dotations budgétaires correspondantes et le directeur général d'Eurocontrol assure actuellement la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris les moyens en personnel et matériel.

L'article 6 de l'Accord de Maastricht impose aux quatre États parties d'établir des procédures de travail à l'effet d'assurer, de commun accord et par voie de coordination, la compatibilité entre les services de la circulation aérienne que fournissent le Centre de contrôle régional de Maastricht, d'une part, et les services des parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité, d'autre part. À cet effet, les quatre États ont donc conclu un accord additionnel pour mettre en œuvre l'article 6 susmentionné, créant notamment le « *Groupe de coordination Maastricht* » en tant qu'organe à quatre États pour adopter une position commune sur toutes les questions concernant le Centre de Maastricht. Cet organe n'est pas un organe de décision d'Eurocontrol et ses décisions ne lient que les quatre États les uns par rapport aux autres.

La question de la répartition des coûts du Centre de contrôle régional de Maastricht entre tous les États membres d'Eurocontrol et les quatre États membres de l'Accord de Maastricht a conduit en 2020 à une modification de l'Accord de Maastricht par l'accord visé par le présent projet de loi : l'« *Accord fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par Eurocontrol au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986* », ci-après « *l'Accord modificatif* ».

Afin de continuer à garantir la réalisation d'un équilibre durable entre les intérêts des quatre États et ceux des autres États membres d'Eurocontrol, l'Accord modificatif transfère certains coûts relatifs au centre – jusqu'ici inscrits au budget d'Eurocontrol – vers le budget dédié au centre. En contrepartie, le centre se voit conférer une plus grande autonomie. Les pouvoirs de direction de l'agence d'Eurocontrol se trouvent conférés directement au centre de contrôle, respectivement au directeur du centre, qui devient ainsi un directeur général à part entière. Ensuite, le « *Groupe de coordination Maastricht* » est remplacé par l'« *Instance décisionnelle de Maastricht* », composée des quatre États membres, et adoptant ses décisions à l'unanimité.

La question de la répartition des coûts du Centre de contrôle régional de Maastricht

L'ambition initiale, lors de la création du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht en 1986, était d'attirer d'autres États membres d'Eurocontrol à rejoindre les quatre États du Centre de Maastricht. Or, cela ne s'est jamais concrétisé et depuis 1986 les quatre États sont restés les seuls États à avoir confié la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien en route au-dessus de leur territoire au Centre de Maastricht. Depuis 1986, le partage des coûts des activités du Centre de Maastricht est resté réparti entre les quatre États (coûts d'investissement et de fonctionnement) et l'ensemble des États membres d'Eurocontrol (coûts de soutien).

L'évolution des discussions concernant la répartition des coûts du Centre de Maastricht, ont conduit l'Agence à présenter cette question lors de la 42^e réunion du Conseil provisoire d'Eurocontrol (CP), tenue en décembre 2014. À la suite de ces discussions, le CP a accepté de confier à l'Agence la mise en place d'un groupe de travail afin de traiter la question des coûts de soutien pour le Centre de Maastricht, ce qui a abouti à l'adoption des décisions n°128 et n°129 de la Commission permanente (CN), concernant la répartition des coûts du Centre de Maastricht, la prise de décision par cet organe et le mandat à confier au directeur du Centre de Maastricht pour organiser les services de soutien. Ces deux décisions du CN ont été complétées par une déclaration des quatre États du 19 avril 2016 relative à la compensation de l'impôt national sur les retraites et aux frais de soutien apportés par l'Agence au Centre de Maastricht.

Ces deux décisions du CN et la déclaration complémentaire des quatre États sont actuellement en vigueur, mais ne sont que de nature temporaire et exigent que l'Accord de Maastricht soit modifié afin de mettre en œuvre tous les éléments des deux décisions du CN et de la déclaration des quatre États de manière permanente. En conséquence, l'Accord modificatif met en œuvre, sur une base stable et permanente, l'équilibre que les États membres d'Eurocontrol se sont efforcés d'atteindre à travers les décisions CN n°128 et n°129 et la déclaration des quatre États.

Les deux décisions précitées prévoient que l'Agence devait obtenir l'approbation du CN pour les modifications de l'Accord de Maastricht avant la fin de l'année 2017 et d'assurer leur entrée en vigueur au 31 décembre 2019. L'approbation du CN a été obtenue dans les délais mais, étant donné que le délai de fin 2019 s'est avéré être trop court pour permettre une ratification par les quatre États, la Commission permanente d'Eurocontrol a prorogé le délai de ratification jusqu'au 31 décembre 2022 au plus tard (Décision CN n°135 du 25 novembre 2021).

Le nouvel équilibre entre les intérêts des États membres d'Eurocontrol et les quatre États du Centre de Maastricht comprend le transfert de certaines parties des coûts en relation avec le Centre de Maastricht de la partie I du budget Eurocontrol (Budget commun) vers la partie III (Budget Centre de Maastricht) porté par les quatre États. En contrepartie, la modification comprend également un renforcement des pouvoirs de décision accordés aux quatre États du Centre de Maastricht et de la liberté de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht. Il a néanmoins été convenu au niveau politique que les modifications des instruments juridiques exigées par les décisions CN n°128 et n°129 devraient se concentrer sur la modification de l'Accord de Maastricht sans toucher la Convention Eurocontrol. La portée de la prise de décision des 4 États du centre de Maastricht restera donc limitée aux questions visées à l'article 6.1 (b) de la convention amendée et il n'a pas été possible d'accorder aux quatre États tous les pouvoirs de décision prévues par les deux décisions du CN par la seule modification de l'Accord de Maastricht de 1986.

Le texte des amendements à l'Accord de Maastricht a déjà été approuvé par les États membres d'Eurocontrol par l'adoption de la mesure CN n°17/231 du 1^{er} décembre 2017, qui a chargé le directeur général de l'Agence de signer l'accord susmentionné, lorsqu'il est finalisé, au nom et pour le compte d'Eurocontrol. Cependant, pour que l'Accord modificatif entre en vigueur et prenne pleinement effet, il doit également être signé et ratifié par les quatre États.

Les modifications de l'Accord de Maastricht

À la lumière des discussions complexes au sein du Groupe de coordination Maastricht et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. D'un côté, les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. D'un autre côté, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière) et des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises – article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence – article 10).

Veillez trouver ci-dessous l'aperçu article par article des amendements à l'Accord de Maastricht, tel que présenté par le document parlementaire de dépôt :

Préambule de l'Accord de Maastricht

Une référence aux décisions CN n°128 et n°129 a été introduite dans le préambule de l'Accord de Maastricht, ainsi qu'une référence à la base juridique pour la création éventuelle d'une entreprise. Une explication de l'attribution aux Parties contractantes nationales de pouvoirs de décision opérationnels, techniques, financiers et budgétaires, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel de la CN, a éga-

lement été introduite (voir commentaire sur l'article 6). Un autre considérant fait le lien entre la clause de responsabilité de l'article 11 de l'Accord de Maastricht modifié et le libellé utilisé dans la décision CN n°129 (voir commentaire sur l'article 11). Enfin, le préambule insiste désormais également sur le fait que le directeur du Centre de Maastricht assurera le fonctionnement quotidien des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, dont la portée a été clarifiée dans le préambule.

Article 1

L'article 1 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 2

L'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

Article 3

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Article 4

L'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse

de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

Article 5

Un organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précise dans le règlement intérieur.

Article 6

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » *Maastricht Decision-Making Body*), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Article 7

Un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Article 8

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéfice du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Article 9

L'article 9 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 10

La référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

Article 11

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

Article 12

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifie) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

Article 13

L'article 13 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Article 14

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

Article 15

L'article 15 de l'Accord de Maastricht reste inchangé.

Annexe I

L'annexe I de l'Accord de Maastricht reste inchangée.

Annexe II

L'article 2.2 de l'Accord de Maastricht a été supprimé, de sorte que la référence à l'article 2.2 au début de l'annexe II est supprimée.

La suppression de l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation à l'article 2.2 de l'Accord facilite la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht. En effet, certaines des installations et équipements énumérés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à la disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

*Annexe III**– Partie I*

La partie I de l'annexe III de l'Accord de Maastricht a été renommée et adaptée lorsque la situation juridique a changé depuis l'adoption de l'actuel Accord de Maastricht en 1986. Elle a en particulier été adaptée pour refléter le fait que le mécanisme de préfinancement des investissements en tant que

décrit dans la partie I de l'annexe III n'est plus pratique car depuis 1995 les investissements sont financés par des prêts bancaires. L'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012 a entraîné de nouvelles modifications des pratiques comptables décrites à l'annexe III.

– *Partie II*

Certains articles ont dû être renumérotés en raison de la suppression des articles 3 à 5 de la partie I de l'annexe III de l'actuel Accord de Maastricht. L'article 4 devait être mis à jour car l'OAT n'est plus limité à l'Allemagne. L'article 5 indique que tous les coûts du Centre de Maastricht doivent être pris en charge par les 4 États et non seulement les frais de fonctionnement comme il est actuellement prévu dans l'Accord de Maastricht. L'article 10 doit également être supprimé car les flux de trésorerie liés aux retraites ont changé depuis l'introduction du fonds de pension.

– *Partie III*

L'accord relatif à la mise en œuvre de l'article 6 de l'Accord de Maastricht deviendra obsolète avec la création de l'organe décisionnel de Maastricht, comme prévu à l'article 5 de l'Accord de Maastricht modifié. Les dispositions pertinentes de l'accord au titre de l'article 6 ont été reprises dans l'article 7 avec les modifications appropriées sous la rubrique « Partie III : partage des coûts ».

Annexe IV

La déclaration des 4 États du 19 avril 2016 relative à la compensation de la taxe nationale sur les retraites et aux frais de soutien apportés par l'Agence au Centre de Maastricht impose que l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires soit incluse dans l'Accord de Maastricht.

Mesures complémentaires

Tel qu'évoqué précédemment à propos de l'article 6 de l'Accord de Maastricht, il n'a pas été possible d'accorder aux quatre États tous les pouvoirs de décision, prévus par les décisions CN 128 et 129, par la seule adaptation de l'Accord de Maastricht de 1986. Cela concerne, par exemple, l'approbation des conditions d'emploi du personnel du centre de Maastricht. En vertu des décisions CN n°128 et n°129, cette question devait relever de la compétence décisionnelle du nouvel organe décisionnel de Maastricht des quatre États. Cependant, cette compétence ne pouvait pas être incluse dans l'Accord de Maastricht sans une modification de la Convention Eurocontrol.

Par conséquent et afin de combler l'écart avec les principes convenus par les décisions CN n°128 et n°129 et les modifications opérées au niveau de l'Accord de Maastricht, la procédure d'approbation tacite, établie en tant que procédure de travail en juin 2016, se poursuivra après l'entrée en vigueur des modifications de l'Accord de Maastricht (cf. mesure CN n°132 du 1^{er} décembre 2017). La procédure d'approbation tacite doit être considérée comme le complément des pouvoirs de décision accordés aux quatre États dans les modifications de l'Accord de Maastricht.

Dans le cadre de cette procédure, applicable aux propositions concernant le Centre de Maastricht auxquelles s'appliquent les procédures décisionnelles de la Convention amendée, les États membres d'Eurocontrol, à moins qu'ils n'informent l'Agence du contraire, accepteront tacitement les propositions faites par les quatre États comme convenu dans le MDMB sur les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire. Sont également comprises dans cette procédure d'approbation tacite les mesures relatives aux investissements nécessaires au fonctionnement du Centre de Maastricht pour autant que ces décisions n'affectent pas la partie I du budget ou ne modifient pas de manière significative les obligations et responsabilités de l'Organisation.

En outre, l'article 4 de l'Accord de Maastricht modifié confère des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. Étant donné que le mandat du directeur du Centre de Maastricht à l'article 4 de l'Accord de Maastricht modifié déroge au statut de l'Agence Eurocontrol, cette dérogation devait être correctement reflétée dans le statut de l'Agence, ce qui nécessitait une modification. La modification requise a été approuvée par la décision CN n°131 du 1^{er} décembre 2017 et entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur des modifications de l'Accord de Maastricht.

Fiche financière

Selon la fiche financière accompagnant le projet de loi, le présent projet n'aura aucun impact sur le budget de l'État.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'État (7.12.2021)

L'article unique n'a pas donné lieu à observation de la part du Conseil d'État. La Haute Corporation attire néanmoins l'attention des Députés sur les nouvelles procédures d'amendements des annexes de l'Accord de Maastricht tel que modifié par l'article XII de l'Accord modificatif, et estime qu'un vote à majorité qualifiée est nécessaire pour l'adoption du présent projet de loi.

En effet, les amendements aux annexes I, II, et III peuvent être effectués par échange de lettres s'ils n'affectent pas les droits et obligations des États parties, mais requièrent une décision unanime de la commission permanente d'Eurocontrol lorsqu'elles affectent les droits et obligations des parties. Les amendements à l'annexe IV relative à la répartition des coûts sont également soumis à décision unanime des membres de la commission permanente d'Eurocontrol. Le Conseil d'État estime que la procédure d'amendements par décision unanime revêt le caractère d'une dévolution de pouvoirs souverains. Le pouvoir de décision quant à l'acceptation de ces amendements n'appartenant plus à chaque État-partie, mais à la commission permanente, sans possibilité de soumettre ces amendements à la procédure de ratification ou d'approbation prévue par le droit national. En raison de cette dévolution de pouvoirs souverains, le présent projet de loi d'approbation doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

Enfin, le Conseil d'État observe qu'il suffit d'annexer la version française à la loi d'approbation.

Avis de la Chambre de Commerce (27.08.2021)

La Chambre de Commerce approuve le projet de loi et n'a pas formulé de commentaires.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

L'article sous examen prévoit qu'est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'article unique n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à l'examen de l'acte à approuver, le Conseil d'État note qu'en raison d'une dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des députés.

La commission parlementaire en a pris note.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7853 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

Article unique. Est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

Luxembourg, le 3 février 2022

La Présidente-Rapporteuse,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Texte voté - projet de loi N°7853



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7853

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

*

Article unique. Est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 10 février 2022

Le Secrétaire général,

s. Laurent Scheeck

Le Président,

s. Fernand Etgen

Bulletin de vote 6 - projet de loi N°7853

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/02/2022 17:46:44	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 6	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7853 Eurocontrol	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7853	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)	M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	(M. Eischen Félix)
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(M. Hengel Max)			

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui	(Mme Bernard Djuna)	M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	(M. Hansen- Marc)
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	(M. Bauler André)
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

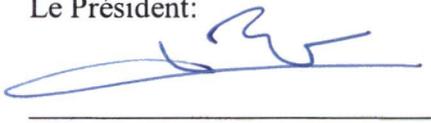
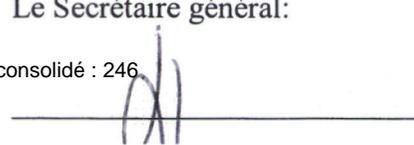
déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

7853/04

N° 7853⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(22.2.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 10 février 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 février 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 7 décembre 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 22 février 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Mémorial A N° 131 de 2022



Loi du 11 mars 2022 portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 février 2022 et celle du Conseil d'État du 22 février 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

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 Ministre Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François Bausch*

Paris, le 11 mars 2022.

Henri

Accord

amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht)

*la République fédérale d'Allemagne,
le Royaume de Belgique,
le Grand-Duché de Luxembourg,
le Royaume des Pays-Bas,*

ci-après dénommés « les Parties contractantes nationales », d'une part,

et

l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

ci-après dénommée « l'Organisation », d'autre part,

Considérant que la Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne de l'Organisation (ci-après dénommée « la Commission »), sur proposition du Conseil provisoire, a approuvé les amendements à l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (ci-après dénommé « l'Accord de Maastricht »), figurant à l'Annexe 1,

Considérant que la Commission, sur proposition du Conseil provisoire, a approuvé le texte consolidé figurant à l'Annexe 2,

Sont convenus des dispositions qui suivent:

Article premier

L'Accord de Maastricht est amendé comme indiqué à l'Annexe 1.

Article 2

À des fins d'ordre pratique, le texte consolidé de l'Accord de Maastricht tel qu'amendé par le présent accord est joint à l'Annexe 2.

Article 3

1. Le présent accord sera soumis à ratification, acceptation ou approbation.
2. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.

3. Le présent accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité.
4. Par sa signature, l'Organisation devient partie au présent accord.
5. Le gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les Parties contractantes nationales ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent accord.
6. Le gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent accord auprès du Secrétaire général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, et auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 4

Les Parties contractantes nationales prendront les mesures requises pour assurer l'entrée en vigueur du présent accord pour le 31 décembre 2021 au plus tard.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten diese Vereinbarung unterschrieben.

GESCHEHEN zu Brüssel in deutscher, englischer, französischer, niederländischer und portugiesischer Sprache in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt wird; diese übermittelt den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Organisation und der Organisation selbst eine beglaubigte Abschrift; bei Abweichungen zwischen den Fassungen ist der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed the Agreement.

DONE at Brussels in the German, English, French, Dutch and Portuguese languages, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other Member States of the Organisation and to the Organisation itself. In the case of inconsistency, the French text shall prevail.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent accord.

FAIT à Bruxelles en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en communiquera des copies certifiées conformes aux gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, le texte en langue française faisant foi en cas de divergence entre les versions.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekende Gevolmachtigden, na overlegging van hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel in de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Portugese taal, in een enkel exemplaar, dat neergelegd zal worden in de archieven van de Regering van het Koninkrijk België, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften zal doen toekomen aan de Regeringen van de overige Lidstaten van de Organisatie en aan de Organisatie zelf. In geval van afwijking tussen de teksten is de Franse tekst doorslaggevend.

EM TESTEMUNHO DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados, após terem apresentado os seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Bruxelas nas línguas alemã, inglesa, francesa, neerlandesa e portuguesa num único exemplar, o qual ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica, que dele enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos restantes Estados-membros assim como à própria Organização. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Pour la République fédérale d'Allemagne
Voor de Bondsrepubliek Duitsland
Pela República Federal da Alemanha


MARTIN GÖTTHARDT
AMBASSADOR
17.12.2020

Für das Königreich Belgien
For the Kingdom of Belgium
Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Pelo Reino da Bélgica


GILBERT GEORGES
Ministre de la Régularité
15/12/2020

Für das Großherzogtum Luxemburg
For the Grand Duchy of Luxembourg
Pour le Grand-Duché de Luxembourg
Voor het Groothertogdom Luxemburg
Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo



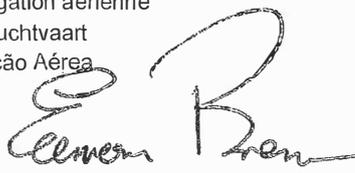
ARLETTE CONZEMIUS
AMBASSADOR
11.12.2020

Für das Königreich der Niederlande
For the Kingdom of the Netherlands
Pour le Royaume des Pays-Bas
Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Pelo Reino dos Países Baixos


MELINE ARAKELIAN
DEPUTY AMBASSADOR
16/12/2020

Für die Europäische Organisation für Flugsicherung
For the European Organisation for the Safety of Air Navigation
Pour l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
Voor de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart
Pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea




Eamon Brennan
Director General
11/12/20
EAMONN BRENNAN

ANNEXE 1

L'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht) est amendé comme indiqué dans les articles qui suivent.

ARTICLE PREMIER

Les dispositions suivantes sont ajoutées à la fin du préambule de l'Accord de Maastricht :

« *Considérant* que la Commission a adopté la décision n° 128 du 9 décembre 2015 relative à l'instauration d'une méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence et à l'imputation permanente du coût des services d'appui fournis aux fins de l'exploitation du MUAC, du coût de la compensation de l'impôt national perçu sur les pensions et des prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au MUAC,

Considérant que la Commission a adopté la décision n° 129 du 9 décembre 2015 relative à la prise de décisions visant des mesures à caractère opérationnel, technique, financier ou budgétaire, en ce compris les mesures relatives aux investissements, ainsi qu'au mandat à confier au Directeur du MUAC à l'effet d'organiser les services d'appui requis aux fins de l'exploitation du MUAC,

Considérant qu'en vertu de la Convention EUROCONTROL amendée de 1981 et de la Convention EUROCONTROL révisée de 1997, l'Organisation est autorisée, sur décision respectivement de sa Commission permanente et de l'Assemblée générale, à créer des entreprises afin de faciliter l'exécution de ses tâches,

Considérant qu'en vertu de la Convention amendée, les Parties contractantes ayant chargé l'Organisation de l'exécution de tâches spécifiques conformément à l'article 2.2 de ladite Convention sont autorisées à prendre certaines mesures en vue de l'exécution de ces tâches,

Considérant que la portée de ces mesures est définie à l'article 6.1 (b) de la Convention amendée,

Considérant que la décision n° 129 de la Commission du 9 décembre 2015 établit que les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Agence, des décisions qu'elles prennent en vertu des mesures adoptées conformément à ladite décision ainsi que des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du mandat qui lui est conféré à l'effet d'organiser les services d'appui requis par le Centre de Maastricht, et endossent toute responsabilité découlant de telles décisions et mesures si l'Organisation devait être tenue pour responsable aux termes de la Convention amendée du fait de telles décisions et mesures,

Considérant que dans le cas où, du fait de telles décisions et mesures, la responsabilité de l'Organisation se trouverait engagée au titre de l'article 25.2 de la Convention amendée, l'Organisation dispose d'un droit de recours contre les Parties contractantes nationales,

Considérant qu'en vertu de l'article 4.2 du présent Accord, le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, et

Étant entendu que le dialogue social recouvre les discussions menées avec les organisations syndicales et le comité du personnel au sujet des conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, mais pas l'approbation finale de ces conditions, »

ARTICLE II

L'article 2, paragraphe 2 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« 2. Afin de faciliter la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne en vertu de l'article 1.1 du présent Accord ou de faciliter la fourniture d'autres services particuliers par le Centre de Maastricht, l'Organisation peut, sur décision de la Commission ainsi qu'à la demande des Parties contractantes nationales et en coopération avec celles-ci, créer ou dissoudre des entreprises dont les statuts relèveront soit du droit international public, soit du droit national d'un État membre de l'Organisation, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises. »

ARTICLE III

L'article 3 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« L'Organisation, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne par les moyens les plus rentables:

- (a) met en place, par son Agence, les moyens nécessaires pour l'exécution de sa mission, conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de la Convention amendée (Statuts de l'Agence);
- (b) assure, en accord avec les Parties contractantes nationales, le maximum de compatibilité entre les services fournis, d'une part par le Centre de Maastricht et d'autre part par lesdites Parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité;
- (c) convient avec les Parties contractantes nationales de la manière dont les installations visées à l'Annexe II du présent Accord seront exploitées. »

ARTICLE IV

L'article 4 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 4

1. Le Directeur du Centre de Maastricht détermine les mesures opérationnelles, techniques, financières et budgétaires, ainsi que les dotations budgétaires correspondantes, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.
2. Le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris la gestion du personnel, le dialogue social sur les conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, ainsi que les équipements. À cet effet, le Directeur du Centre de Maastricht:
 - (a) se conforme aux règlements internes et aux statuts du personnel de l'Organisation, ainsi qu'à tout acte pris par l'Instance Décisionnelle de Maastricht ou la Commission conformément aux dispositions des articles 3 et 6 du présent Accord;
 - (b) assure une consultation et une coordination étroites sur les plans opérationnel et technique avec les prestataires de services de la circulation aérienne des Parties contractantes nationales et d'autres partenaires concernés.
3. Le Directeur du Centre de Maastricht organise les services d'appui requis pour le Centre de Maastricht. Il peut solliciter lesdits services auprès de l'Organisation, auprès de tiers ou par d'autres moyens. Avant de prendre la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, un dossier de justification comprenant une analyse coûts-avantages ainsi qu'une analyse de l'incidence de la décision sur le budget de l'Organisation devra être constitué par le Directeur du Centre de Maastricht, en coopération avec le Directeur de l'Agence responsable des questions financières, et présenté aux États membres, dans un souci de transparence. Dans le cas où le Directeur du Centre de Maastricht prendrait la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, une période de préavis commencera à courir à compter de la date de la notification écrite de ladite décision par le Directeur du Centre de Maastricht au Directeur Général de l'Agence. La période de préavis ne peut excéder 12 mois, à moins que le Directeur du Centre de Maastricht et le Directeur Général de l'Agence ne conviennent de commun accord d'une plus longue période, en particulier lorsqu'il peut y avoir une incidence négative sur le budget de l'Organisation.
4. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Lorsque des décisions relatives aux services d'appui sont prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du paragraphe 3 du présent article, la responsabilité liée à ces décisions est limitée à l'expiration de la période de préavis mentionnée dans ce paragraphe. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales. »

ARTICLE V

Un nouvel article 5 libellé comme suit est ajouté à l'Accord de Maastricht:

« Article 5

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht est établie par le présent Accord. Elle est composée des Parties contractantes nationales.
2. Les décisions de l'Instance Décisionnelle de Maastricht requièrent l'unanimité des voix des Parties contractantes nationales et sont contraignantes pour chacune d'elles.
3. L'Instance Décisionnelle de Maastricht établit son règlement intérieur, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président. »

ARTICLE VI

L'article 5 de l'Accord de Maastricht devient l'article 6 et est remplacé comme suit:

« Article 6

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht:
 - (a) approuve le programme de travail annuel;
 - (b) approuve les plans d'investissement et les programmes de travail pluriannuels;
 - (c) approuve le budget du Centre de Maastricht (y compris les clés de répartition des coûts) et le rapport d'activité;
 - (d) donne au Directeur du Centre de Maastricht les directives nécessaires à l'accomplissement des tâches confiées au Centre de Maastricht, en particulier en ce qui concerne:
 - (i) le concept opérationnel et technique;
 - (ii) l'organisation et la sectorisation de l'espace aérien;
 - (iii) les besoins en personnel;
 - (iv) la gestion quotidienne;
 - (v) les services et installations nécessaires à mettre à la disposition de l'Organisation conformément à l'Annexe II du présent Accord;
 - (vi) les plans d'urgence;
 - (e) approuve la nomination du Directeur du Centre de Maastricht;
 - (f) prend les mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle pour l'accomplissement des tâches visées aux articles 3 et 4 du présent Accord;
 - (g) donne décharge au Directeur du Centre de Maastricht de sa gestion du budget du Centre de Maastricht.
2. Pour toutes les autres mesures relatives au Centre de Maastricht, les dispositions de la Convention amendée et celles de son Annexe 1, à l'exception des dispositions des 2^{ème},

3^{ème} et 4^{ème} phrases du 1^{er} paragraphe de l'article 7 de la Convention amendée relatives aux procédures de prise de mesures en matière de tâches énumérées au 1^{er} paragraphe de l'article 2 de ladite Convention, s'appliquent par analogie. Les actes pris à la majorité simple ou pondérée doivent obtenir les deux tiers des suffrages exprimés sous réserve du vote favorable de l'unanimité des Parties contractantes nationales.

3. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des décisions prises par l'Instance Décisionnelle de Maastricht sur la base des mesures et directives prises conformément au paragraphe 1 du présent article. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales. »

ARTICLE VII

L'article 6 de l'Accord de Maastricht est abrogé.

ARTICLE VIII

A. Un nouveau paragraphe 2 libellé comme suit est ajouté à l'article 7 de l'Accord de Maastricht:

« 2. Dans le cas où l'Organisation procéderait à la création d'une entreprise conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, la propriété des bâtiments, équipements et installations du Centre de Maastricht peut être transférée vers cette entreprise. »

B. L'article 7, paragraphe 2 devient l'article 7, paragraphe 3 et est libellé comme suit:

« 3. Conformément à l'article 6, paragraphe 1 (b) du présent Accord et sans préjudice du pouvoir décisionnel résiduel de la Commission permanente, les décisions d'approbation des plans d'investissement appartiennent aux Parties contractantes nationales. Le financement des dépenses en capital relatives à ces investissements est assuré par une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Les modalités de financement sont réglées au Titre 1 du Protocole financier de l'Annexe III au présent Accord. »

ARTICLE IX

L'article 8 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 8

1. Les coûts - ventilés en dépenses de personnel, autres dépenses de fonctionnement, coûts d'amortissement, coût du capital et dépenses exceptionnelles - encourus par l'Organisation au titre du Centre de Maastricht sont établis en conformité des dispositions du Titre II du Protocole financier, objet de l'Annexe III au présent Accord, et inscrits à une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Cette annexe est financée par les Parties contractantes nationales suivant une clé de répartition à convenir entre elles.

2. Les coûts des activités exercées par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation et de l'expertise dont il fait bénéficier cette dernière sont imputés aux titres pertinents du budget de l'Agence conformément à la méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence appliquée pour tous les coûts d'appui de l'Agence. »

ARTICLE X

L'article 10 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 10

1. En cas de demande émanant d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), l'Organisation peut, par l'intermédiaire de son Centre de Maastricht, apporter une assistance pour la fourniture de services de la circulation aérienne. En cas de perturbation des services, l'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de ladite Partie contractante nationale ou desdites Parties contractantes nationales en dehors des limites fixées à l'Annexe I du présent Accord. De même, les Parties contractantes nationales peuvent, à la demande de l'Organisation, fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien délimité à l'Annexe I du présent Accord.

2. La fourniture de ces services doit être précédée d'un échange de lettres entre le Directeur Général de l'Agence et un représentant dûment habilité de la Partie contractante nationale concernée ou des Parties contractantes nationales concernées. Les services sont fournis conformément aux plans d'urgence approuvés par les Parties contractantes nationales.

3. Lorsque des services sont fournis conformément au présent article, le Directeur Général de l'Agence en informe les États membres de l'Organisation.

4. La fourniture de ces services se limite aux mesures nécessaires pendant la durée de la perturbation. »

ARTICLE XI

Les paragraphes 1 à 3 de l'article 11 de l'Accord de Maastricht sont remplacés comme suit:

« 1. Chaque Partie contractante nationale est responsable de tout dommage survenu par suite ou à l'occasion des services qu'elle fournit à l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3 ainsi que de l'Annexe II du présent Accord dans la mesure où ce dommage lui est imputable.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 1 du présent article, l'Organisation garantit les Parties contractantes nationales contre l'action qui résulte d'un dommage survenu par suite ou à l'occasion des services fournis conformément aux dispositions des articles 1, paragraphe 1, 2, paragraphe 1 et 10 du présent Accord.

3. La responsabilité de l'Organisation peut être mise en cause, conformément au paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention amendée. Cependant, pour les cas visés au paragraphe 1 du présent article, aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 ainsi qu'au paragraphe 1 de l'article 6, l'Organisation a un droit de recours contre les Parties contractantes nationales pour toute indemnisation due à ce titre. »

ARTICLE XII

L'article 12 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 12

Les dispositions énoncées dans les Annexes du présent Accord font partie intégrante de celui-ci. Les Annexes I, II et III du présent Accord peuvent cependant faire l'objet de modifications par échange de lettres entre les Parties contractantes nationales et le Directeur Général de l'Agence, pour autant que ces modifications n'affectent pas les droits et obligations de l'Organisation et des Parties contractantes nationales en vertu des articles 1 à 15 du présent Accord. Le Directeur Général de l'Agence approuve toute modification apportée aux Annexes I, II et III du présent Accord au nom de l'Organisation pour autant qu'il en informe la Commission permanente bien à l'avance. L'Annexe IV du présent Accord peut faire l'objet de modifications par décision unanime de la Commission. »

ARTICLE XIII

L'article 14, paragraphe 3 de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« 3. Le présent Accord entrera en vigueur après le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité. »

ARTICLE XIV

La référence à l'article 2, paragraphe 2 de l'Accord, figurant à l'Annexe II de l'Accord de Maastricht, est abrogé.

ARTICLE XV

Le libellé du titre I figurant à l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Titre I : *Dépenses en capital relatives aux investissements* »

ARTICLE XVI

L'article premier de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article premier

Les dépenses en capital relatives aux investissements au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation. »

ARTICLE XVII

L'article 2 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est remplacé comme suit:

« Article 2

Les dépenses en capital relatives aux investissements portées à cette Annexe spéciale sont financées par des emprunts bancaires ou tout autre moyen fourni par l'Organisation. »

ARTICLE XVIII

Les articles 3, 4 et 5 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht sont abrogés.

ARTICLE XIX

L'article 6 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 3 de cette Annexe.

ARTICLE XX

L'article 7 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 4 de cette Annexe. Son paragraphe 1 est remplacé et libellé comme suit:

« Article 4

1. Les dépenses de fonctionnement portées à cette Annexe spéciale sont équilibrées par des contributions directes des Parties contractantes nationales relatives au contrôle de la circulation aérienne générale, établies selon une clé de répartition à convenir entre elles, et, le cas échéant, par des contributions particulières des Parties contractantes nationales concernées pour la partie militaire des frais de fonctionnement. »

ARTICLE XXI

L'article 8 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 5 de cette Annexe et est libellé comme suit:

« Article 5

À cette Annexe spéciale sont prévus des crédits suffisants pour couvrir tous les coûts permettant d'assurer la bonne exploitation du Centre de Maastricht, et notamment:

- (a) les traitements, indemnités et allocations bruts de l'ensemble du personnel du Centre de Maastricht;
- (b) les dépenses au titre de la formation du personnel du Centre de Maastricht en application de la réglementation en vigueur;
- (c) toutes dépenses de fin de service payables par suite d'une décision prise à la seule initiative des Parties contractantes nationales;
- (d) la part « employeur » du coût des pensions du personnel du Centre de Maastricht, définie à l'article 6 de la présente Annexe et la partie pertinente des obligations contractées pour les services passés relative aux droits à pension acquis par le personnel du Centre de Maastricht, y compris les obligations contractées pour les services passés concernant le personnel opérationnel relevant de la structure de grade « O »;
- (e) le coût des services d'appui fournis au Centre de Maastricht;
- (f) le coût de toutes les assurances contractées par l'Organisation pour couvrir l'ensemble ou une partie des risques encourus en rapport avec le présent Accord;
- (g) les coûts relatifs à la compensation versée par l'Organisation pour l'impôt national perçu sur les pensions des membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (h) les coûts relatifs aux prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;

- (i) les autres dépenses de fonctionnement comprenant les coûts exposés pour l'achat de biens et de services, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, le matériel, l'énergie, les services collectifs, les loyers, les équipements et les installations, l'entretien et les frais de déplacement;
- (j) le coût d'amortissement;
- (k) le coût du capital. »

ARTICLE XXII

L'article 9 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht devient l'article 6 de cette Annexe.

ARTICLE XXIII

L'article 10 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht est abrogé.

ARTICLE XXIV

Un nouveau titre III libellé comme suit est ajouté après l'article 6 de l'Annexe III de l'Accord de Maastricht:

« Titre III : *Répartition des coûts* ».

ARTICLE XXV

Un nouvel article 7 libellé comme suit est ajouté à l'Annexe III de l'Accord de Maastricht:

« Article 7

1. Les Parties contractantes nationales conviennent d'inclure dans leurs assiettes annuelles de redevances de route un montant équivalent à l'amortissement annuel et aux intérêts sur les dépenses en capital correspondant aux investissements consentis au Centre de contrôle régional de Maastricht, et de répartir entre elles ces montants au prorata des personnels de contrôle de la circulation aérienne affectés aux secteurs de contrôle desservant leur espace aérien, étant entendu que les espaces aériens du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg sont considérés comme un tout.
2. Les Parties contractantes nationales conviennent de répartir entre elles selon la formule définie au paragraphe précédent, les coûts d'exploitation au titre du contrôle de la circulation aérienne générale au Centre de contrôle régional de Maastricht.
3. Les quotes-parts résultant de l'application de la clé de répartition visée aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront établies annuellement en fonction de la situation prévalant au 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire correspondant et arrêtées par l'Instance Décisionnelle de Maastricht dans le cadre de l'estimation budgétaire visée à l'article 6.1 (c) du présent

Accord.

4. Les quotes-parts incombant au Royaume de Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg en vertu des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, considérés comme un tout, sont réparties entre ces États comme suit:

Royaume de Belgique: 97%

Grand-Duché de Luxembourg: 3%. »

ARTICLE XXVI

La disposition suivante est ajoutée à titre temporaire à l'Accord de Maastricht en tant qu'Annexe IV:

« ANNEXE IV

Article unique

Pour la période 2019 à 2025, les coûts annuels à inclure dans l'Annexe spéciale au budget de l'Organisation pour le Centre de Maastricht en ce qui concerne les éléments de coût mentionnés à l'article 5, paragraphe 1 (g) et (h) de l'Annexe III (compensation fiscale et prestations accessoires) sont déterminés conformément aux pourcentages suivants du total de ces éléments de coût:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio	11,9 Mio	13,9 Mio	17,0 Mio	18,2 Mio	19,2 Mio	20,3 Mio
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR

Les montants, qui sont fondés sur le plan stratégique de l'Agence pour 2016, sont indicatifs et sont définis annuellement sur la base des dernières prévisions utilisées par l'Agence aux fins de l'élaboration du budget des exercices considérés. »

ANNEXE 2

Texte consolidé de la version amendée de l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht)

**ACCORD RELATIF À LA FOURNITURE ET À L'EXPLOITATION
D'INSTALLATIONS ET DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE PAR
EUROCONTROL
AU CENTRE DE CONTRÔLE RÉGIONAL DE MAASTRICHT**

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

ci-après dénommés « les Parties contractantes nationales » d'une part,

*ET L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION
AÉRIENNE (EUROCONTROL),*

ci-après dénommée « l'Organisation » d'autre part,

Considérant que la Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne de l'Organisation (ci-après dénommée « la Commission ») sur proposition des Parties contractantes nationales, a adopté une solution sur l'avenir du Centre de contrôle régional de Maastricht (ci-après dénommé « le Centre de Maastricht »), et décidera de sa mise en œuvre conformément à l'Annexe 3 du Protocole signé le 12 février 1981 à Bruxelles, amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 (ci-après dénommé « le Protocole »),

Considérant que le Centre de Maastricht sera maintenu en tant qu'établissement d'EUROCONTROL, aux fins de constituer pour l'Organisation le lien indispensable entre les

tâches obligatoires prévues à l'Article 2.1. de la Convention EUROCONTROL, amendée à Bruxelles en 1981 (ci-après dénommée « la Convention amendée ») et les réalités de l'exécution des services de la circulation aérienne, de sorte que l'Organisation puisse maintenir et développer son savoir-faire technique et opérationnel dans le domaine des services de la circulation aérienne,

Considérant que cette solution répond aux vœux des Parties contractantes nationales de charger l'Organisation de la fourniture et de l'exploitation d'installations et services de la circulation aérienne pour le compte des Parties contractantes nationales, conformément aux dispositions de la Convention amendée, et notamment ses articles 2.2 b) et 12,

Considérant que la Commission a adopté la décision n° 128 du 9 décembre 2015 relative à l'instauration d'une méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence et à l'imputation permanente du coût des services d'appui fournis aux fins de l'exploitation du MUAC, du coût de la compensation de l'impôt national perçu sur les pensions et des prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au MUAC,

Considérant que la Commission a adopté la décision n°129 du 9 décembre 2015 relative à la prise de décisions visant des mesures à caractère opérationnel, technique, financier ou budgétaire, en ce compris les mesures relatives aux investissements, ainsi qu'au mandat à confier au Directeur du MUAC à l'effet d'organiser les services d'appui requis aux fins de l'exploitation du MUAC,

Considérant qu'en vertu de la Convention EUROCONTROL amendée de 1981 et de la Convention EUROCONTROL révisée de 1997, l'Organisation est autorisée, sur décision respectivement de sa Commission permanente et de l'Assemblée générale, à créer des entreprises afin de faciliter l'exécution de ses tâches,

Considérant qu'en vertu de la Convention amendée, les Parties contractantes ayant chargé l'Organisation de l'exécution de tâches spécifiques conformément à l'article 2.2 de ladite Convention sont autorisées à prendre certaines mesures en vue de l'exécution de ces tâches,

Considérant que la portée de ces mesures est définie à l'article 6.1 (b) de la Convention amendée,

Considérant que la décision n° 129 de la Commission du 9 décembre 2015 établit que les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Agence, des décisions qu'elles prennent en vertu des mesures adoptées conformément à ladite décision ainsi que des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du mandat qui lui est conféré à l'effet d'organiser les services d'appui requis par le Centre de Maastricht, et endossent toute responsabilité découlant de telles décisions et mesures si l'Organisation devait être tenue pour responsable aux termes de la Convention amendée du fait de telles décisions et mesures,

Considérant que dans le cas où, du fait de telles décisions et mesures, la responsabilité de l'Organisation se trouverait engagée au titre de l'article 25.2 de la Convention amendée, l'Organisation dispose d'un droit de recours contre les Parties contractantes nationales,

Considérant qu'en vertu de l'article 4.2 du présent Accord, le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris le dialogue social, et

Étant entendu que le dialogue social recouvre les discussions menées avec les organisations syndicales et le comité du personnel au sujet des conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, mais pas l'approbation finale de ces conditions,

Sont convenus des dispositions qui suivent :

Article 1

1. Les Parties contractantes nationales chargent l'Organisation d'assurer, conformément au paragraphe 2.b de l'article 2 de la Convention amendée, la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne, dans les limites et de la manière indiquée au présent Accord. L'Organisation utilise à cet effet les installations du Centre de Maastricht et fournit le personnel nécessaire à l'exploitation et à la maintenance du Centre.
2. Chacune des Parties contractantes nationales, tant pour l'espace situé au-dessus de son territoire que pour les parties de l'espace aérien au-dessus des étendues maritimes désignées sur base du Plan de navigation aérienne - Région Europe - de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après dénommée « l'OACI »), conserve ses compétences et obligations en matière de législation aéronautique, de réglementations, d'organisation de l'espace aérien et de relations avec des Organisations internationales comme l'OACI, ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien ou toute autre tierce partie.

Article 2

1. L'Organisation fournit les installations et exploite les services de circulation aérienne de route pour le trafic aérien défini à l'article 3.3. de la Convention amendée, dans l'espace aérien, dont les limites sont définies à l'Annexe I au présent Accord.
2. Afin de faciliter la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la circulation aérienne en vertu de l'article 1.1 du présent Accord ou de faciliter la fourniture d'autres services particuliers par le Centre de Maastricht, l'Organisation peut, sur décision de la Commission ainsi qu'à la demande des Parties contractantes nationales et en coopération avec celles-ci, créer ou dissoudre des entreprises dont les statuts relèveront soit du droit international public, soit du droit national d'un État membre de l'Organisation, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.
3. Les Parties contractantes nationales prennent dans la limite de leur compétence, toutes mesures devant permettre à l'Organisation d'exercer ses responsabilités dans le cadre du présent Accord, notamment en matière d'attribution de fréquences radio.

Article 3

L'Organisation, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne par les moyens les plus rentables:

- (a) met en place, par son Agence, les moyens nécessaires pour l'exécution de sa mission, conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de la Convention amendée (Statuts de l'Agence);
- (b) assure, en accord avec les Parties contractantes nationales, le maximum de compatibilité entre les services fournis, d'une part par le Centre de Maastricht et d'autre part par lesdites Parties contractantes nationales dans l'espace relevant de leur autorité;
- (c) convient avec les Parties contractantes nationales de la manière dont les installations visées à l'Annexe II du présent Accord seront exploitées.

Article 4

1. Le Directeur du Centre de Maastricht détermine les mesures opérationnelles, techniques, financières et budgétaires, ainsi que les dotations budgétaires correspondantes, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

2. Le Directeur du Centre de Maastricht assure la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris la gestion du personnel, le dialogue social sur les conditions d'emploi du personnel affecté au Centre de Maastricht, ainsi que les équipements. À cet effet, le Directeur du Centre de Maastricht:

- (a) se conforme aux règlements internes et aux statuts du personnel de l'Organisation, ainsi qu'à tout acte pris par l'Instance Décisionnelle de Maastricht ou la Commission conformément aux dispositions des articles 3 et 6 du présent Accord;
- (b) assure une consultation et une coordination étroites sur les plans opérationnel et technique avec les prestataires de services de la circulation aérienne des Parties contractantes nationales et d'autres partenaires concernés.

3. Le Directeur du Centre de Maastricht organise les services d'appui requis pour le Centre de Maastricht. Il peut solliciter lesdits services auprès de l'Organisation, auprès de tiers ou par d'autres moyens. Avant de prendre la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, un dossier de justification comprenant une analyse coûts-avantages ainsi qu'une analyse de l'incidence de la décision sur le budget de l'Organisation devra être constitué par le Directeur du Centre de Maastricht, en coopération avec le Directeur de l'Agence responsable des questions financières, et présenté aux États membres, dans un souci de transparence. Dans le cas où le Directeur du Centre de Maastricht prendrait la décision de ne plus solliciter de services d'appui auprès de l'Organisation, une période de préavis commencera à courir à compter de la date de la notification écrite de ladite décision par le Directeur du Centre de Maastricht au Directeur Général de l'Agence. La période de préavis ne peut excéder 12 mois, à moins que le Directeur du Centre de Maastricht et le

Directeur Général de l'Agence ne conviennent de commun accord d'une plus longue période, en particulier lorsqu'il peut y avoir une incidence négative sur le budget de l'Organisation.

4. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des mesures prises par le Directeur du Centre de Maastricht conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Lorsque des décisions relatives aux services d'appui sont prises par le Directeur du Centre de Maastricht en vertu du paragraphe 3 du présent article, la responsabilité liée à ces décisions est limitée à l'expiration de la période de préavis mentionnée dans ce paragraphe. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales.

Article 5

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht est établie par le présent Accord. Elle est composée des Parties contractantes nationales.

2. Les décisions de l'Instance Décisionnelle de Maastricht requièrent l'unanimité des voix des Parties contractantes nationales et sont contraignantes pour chacune d'elles.

3. L'Instance Décisionnelle de Maastricht établit son règlement intérieur, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président.

Article 6

1. L'Instance Décisionnelle de Maastricht:

- (a) approuve le programme de travail annuel;
- (b) approuve les plans d'investissement et les programmes de travail pluriannuels;
- (c) approuve le budget du Centre de Maastricht (y compris les clés de répartition des coûts) et le rapport d'activité;
- (d) donne au Directeur du Centre de Maastricht les directives nécessaires à l'accomplissement des tâches confiées au Centre de Maastricht, en particulier en ce qui concerne:
 - (i) le concept opérationnel et technique;
 - (ii) l'organisation et la sectorisation de l'espace aérien;
 - (iii) les besoins en personnel;
 - (iv) la gestion quotidienne;
 - (v) les services et installations nécessaires à mettre à la disposition de l'Organisation conformément à l'Annexe II du présent Accord;
 - (vi) les plans d'urgence;

- (e) approuve la nomination du Directeur du Centre de Maastricht;
- (f) prend les mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle pour l'accomplissement des tâches visées aux articles 3 et 4 du présent Accord;
- (g) donne décharge au Directeur du Centre de Maastricht de sa gestion du budget du Centre de Maastricht.

2. Pour toutes les autres mesures relatives au Centre de Maastricht, les dispositions de la Convention amendée et celles de son Annexe 1, à l'exception des dispositions des 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} phrases du 1^{er} paragraphe de l'article 7 de la Convention amendée relatives aux procédures de prise de mesures en matière de tâches énumérées au 1^{er} paragraphe de l'article 2 de ladite Convention, s'appliquent par analogie. Les actes pris à la majorité simple ou pondérée doivent obtenir les deux tiers des suffrages exprimés sous réserve du vote favorable de l'unanimité des Parties contractantes nationales.

3. Les Parties contractantes nationales assument la responsabilité des conséquences, sur le Titre I du budget de l'Organisation, des décisions prises par l'Instance Décisionnelle de Maastricht sur la base des mesures et directives prises conformément au paragraphe 1 du présent article. L'Organisation prend toute mesure raisonnable afin de limiter l'incidence budgétaire de cette responsabilité pour les Parties contractantes nationales.

Article 7

1. Les investissements afférents aux installations du Centre de Maastricht, nécessaires à l'exécution des tâches dont l'Organisation est chargée en vertu du présent Accord, sont effectués par l'Organisation.

2. Dans le cas où l'Organisation procéderait à la création d'une entreprise conformément à l'article 2, paragraphe 2 du présent Accord, la propriété des bâtiments, équipements et installations du Centre de Maastricht peut être transférée vers cette entreprise.

3. Conformément à l'article 6, paragraphe 1 (b) du présent Accord et sans préjudice du pouvoir décisionnel résiduel de la Commission permanente, les décisions d'approbation des plans d'investissement appartiennent aux Parties contractantes nationales. Le financement des dépenses en capital relatives à ces investissements est assuré par une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Les modalités de financement sont réglées au Titre 1 du Protocole financier de l'Annexe III au présent Accord.

Article 8

1. Les coûts - ventilés en dépenses de personnel, autres dépenses de fonctionnement, coûts d'amortissement, coût du capital et dépenses exceptionnelles - encourus par l'Organisation au titre du Centre de Maastricht sont établis en conformité des dispositions du Titre II du Protocole financier, objet de l'Annexe III au présent Accord, et inscrits à une annexe spéciale au budget de l'Organisation. Cette annexe est financée par les Parties contractantes nationales suivant une clé de répartition à convenir entre elles.

2. Les coûts des activités exercées par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation et de l'expertise dont il fait bénéficier cette dernière sont imputés aux titres pertinents du budget de l'Agence conformément à la méthode de comptabilisation des coûts à l'échelle de l'Agence appliquée pour tous les coûts d'appui de l'Agence.

Article 9

Le personnel d'EUROCONTROL affecté au Centre de Maastricht est soumis aux dispositions relatives au personnel de l'Organisation.

Article 10

1. En cas de demande émanant d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), l'Organisation peut, par l'intermédiaire de son Centre de Maastricht, apporter une assistance pour la fourniture de services de la circulation aérienne. En cas de perturbation des services, l'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Partie(s) contractante(s) nationale(s), fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de ladite Partie contractante nationale ou desdites Parties contractantes nationales en dehors des limites fixées à l'Annexe I du présent Accord. De même, les Parties contractantes nationales peuvent, à la demande de l'Organisation, fournir des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien délimité à l'Annexe I du présent Accord.

2. La fourniture de ces services doit être précédée d'un échange de lettres entre le Directeur Général de l'Agence et un représentant dûment habilité de la Partie contractante nationale concernée ou des Parties contractantes nationales concernées. Les services sont fournis conformément aux plans d'urgence approuvés par les Parties contractantes nationales.

3. Lorsque des services sont fournis conformément au présent article, le Directeur Général de l'Agence en informe les États membres de l'Organisation.

4. La fourniture de ces services se limite aux mesures nécessaires pendant la durée de la perturbation.

Article 11

1. Chaque Partie contractante nationale est responsable de tout dommage survenu par suite ou à l'occasion des services qu'elle fournit à l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3 ainsi que de l'Annexe II du présent Accord dans la mesure où ce dommage lui est imputable.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 1 du présent article, l'Organisation garantit les Parties contractantes nationales contre l'action qui résulte d'un dommage survenu par suite ou à l'occasion des services fournis conformément aux dispositions des articles 1, paragraphe 1, 2, paragraphe 1 et 10 du présent Accord.

3. La responsabilité de l'Organisation peut être mise en cause, conformément au paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention amendée. Cependant, pour les cas visés au

paragraphe 1 du présent article, aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 ainsi qu'au paragraphe 1 de l'article 6, l'Organisation a un droit de recours contre les Parties contractantes nationales pour toute indemnisation due à ce titre.

4. L'Organisation peut contracter, en son nom, une assurance pour se couvrir de l'ensemble ou d'une partie des risques encourus dans le cadre du présent Accord y inclus le préjudice provenant de la perte de revenu et notamment des risques découlant:

- (a) de la responsabilité envers les tiers (notamment les compagnies aériennes, usagers, voyageurs),
- (b) de la responsabilité vis-à-vis d'États,
- (c) de l'endommagement ou de la perte de ses installations.

Article 12

Les dispositions énoncées dans les Annexes du présent Accord font partie intégrante de celui-ci. Les Annexes I, II et III du présent Accord peuvent cependant faire l'objet de modifications par échange de lettres entre les Parties contractantes nationales et le Directeur Général de l'Agence, pour autant que ces modifications n'affectent pas les droits et obligations de l'Organisation et des Parties contractantes nationales en vertu des articles 1 à 15 du présent Accord. Le Directeur Général de l'Agence approuve toute modification apportée aux Annexes I, II et III du présent Accord au nom de l'Organisation pour autant qu'il en informe la Commission permanente bien à l'avance. L'Annexe IV du présent Accord peut faire l'objet de modifications par décision unanime de la Commission.

Article 13

Tout différend qui pourra naître quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou de ses Annexes relève mutatis mutandis des dispositions de l'article 31 de la Convention amendée.

Article 14

1. Le présent Accord sera soumis à ratification, acceptation ou approbation.
2. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique.
3. Le présent Accord entrera en vigueur après le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Partie contractante nationale procédant la dernière à cette formalité.
4. Par sa signature l'Organisation devient partie au présent Accord.
5. Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux Gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même, tout dépôt d'instrument de

ratification, d'acceptation ou d'approbation par les Parties contractantes nationales ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire Général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, et auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 15

1. Le présent Accord reste en vigueur jusqu'à ce que l'Organisation arrête toute activité au titre du Centre de Maastricht en raison soit d'une résiliation au sens du paragraphe 3 du présent Article, soit de la liquidation de l'Organisation au sens du paragraphe 2 du présent Article.

2. S'il est mis fin à la Convention amendée dans les conditions prévues à l'article 35.2 de celle-ci, l'Organisation est tenue, en application de l'article 35.3 de la Convention amendée, de maintenir l'exploitation du Centre de Maastricht conformément aux dispositions du présent Accord jusqu'à ce que les Parties contractantes nationales aient mis en œuvre une solution de remplacement au plus tard dans un délai de quatre ans.

3. Toutefois, mais sans préjudice de l'application du paragraphe 2 ci-dessus, l'une quelconque des Parties contractantes nationales ou l'Organisation peuvent manifester leur intention de mettre fin au présent Accord à tout moment à l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de son entrée en vigueur. Cette intention de mettre fin à l'Accord est notifiée au Gouvernement du Royaume de Belgique qui la notifie aux autres parties contractantes. Cette décision de mettre fin à l'Accord prend effet à l'expiration d'un délai de 6 ans à compter de la date de réception par le Gouvernement du Royaume de Belgique de cette notification.

4. La partie ayant demandé à mettre fin à l'Accord dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus prend à sa charge les coûts qui en résulteront.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 25 novembre 1986, en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres États membres de l'Organisation et à l'Organisation elle-même. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

Pour le Royaume de Belgique:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour le Royaume des Pays-Bas:

Pour l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne:

ANNEXE I

Configuration de l'espace aérien pour lequel l'Organisation fournit les installations et exploite les services de circulation aérienne de route

La configuration de l'espace aérien pour lequel les Parties contractantes nationales chargent l'Organisation de fournir les installations et d'exploiter les services de circulation aérienne de route est déterminée de la manière suivante :

Parties contractantes nationales	Limites latérales	Limites verticales
République fédérale d'Allemagne	L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région supérieure d'information de vol Hanovre.	L'espace aérien situé au-dessus du niveau de vol 245.
Royaume de Belgique Grand-Duché de Luxembourg	L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région supérieure d'information de vol Bruxelles.	L'espace aérien situé au-dessus du niveau de vol 245 (1).

Royaume des Pays-Bas

L'espace aérien compris à l'intérieur des limites latérales de la Région d'information de vol Amsterdam.

Au-dessus du niveau de vol 245 à l'exception de la partie de ladite région située au sud de la ligne définie par les coordonnées 51°42'20" N - 02°10'15" E et 51°38'04" N - 02°30' E ;

au-dessus du niveau de vol 245 (1) dans la mesure où il s'agit de la zone située au sud de la ligne définie par les coordonnées 51°38'04" N - 02°30' E et 51°16'15" N - 04°06'30" E (1).

(1) À titre transitoire, cet espace est étendu à l'espace aérien situé au niveau de vol 200 et au-dessus jusqu'à la date de mise en service des nouvelles installations du Centre de contrôle régional de Bruxelles.

ANNEXE II

Dispositions spéciales relatives aux installations et services nationaux que les Parties contractantes nationales doivent mettre à la disposition de l'Organisation

Pour permettre à l'Organisation d'assumer ses compétences mentionnées aux articles 1.1 et 2.1 du présent Accord, les Parties contractantes nationales mettent à sa disposition, pour utilisation conjointe et à titre gracieux, les installations, équipements et liaisons air/sol et sol/sol énumérés ci-après. En outre, elles mettent à sa disposition, à titre gracieux, les installations et services indispensables à l'exploitation des services de la circulation aérienne (AIS, informations météorologiques et installations de navigation) :

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Radar

Données radar avec, le cas échéant, informations météorologiques émanant des stations suivantes :

- a) SRE-LL1 de Bremen ;
- b) SRE-LL1 de Boostedt ;
- c) SRE-LL1 de Lüdenscheid ;
- d) SRE-LL1 de Pfälzerwald ;

Télécommunications

- a) Stations émettrices et réceptrices de Brinkum et Habenhausen, avec équipements nécessaires d'émission et de réception ;
- b) Centre de commutation du RSFTA à Francfort (A 300) ;
- c) Système central d'impression de bandes de progression de vol (ZKSD) pour la transmission des messages ACT et des messages connexes.

Installations de régulation du débit de circulation

LRNZ aux fins GCTA.

ROYAUME DE BELGIQUE
GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Radar

- a) Données émanant des radars SRE-M5 et secondaire de Berthem.

Divers

- a) Informations météorologiques relayées via le Centre météorologique de Zaventem ou émanant de ce Centre.

ROYAUME DES PAYS-BAS

Radar

Données radar, avec informations météorologiques émanant de Signaal/LAR et des stations radar météo de Leerdam.

Télécommunications

- a) Stations émettrices et réceptrices de Schiphol et Eelde, avec équipements nécessaires d'émission et de réception.

Divers

- a) Données émanant du système SARP, pour liaisons civiles/militaires.

ANNEXE III

Protocole financier

relatif à l'établissement et au financement des parties du budget de l'Organisation concernant les dépenses du Centre de Maastricht

Titre I : *Dépenses en capital relatives aux investissements*

Article premier

Les dépenses en capital relatives aux investissements au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation.

Article 2

Les dépenses en capital relatives aux investissements portées à cette Annexe spéciale sont financées par des emprunts bancaires ou tout autre moyen fourni par l'Organisation.

Titre II : *Dépenses de fonctionnement*

Article 3

Les dépenses de fonctionnement au titre du Centre de Maastricht sont portées à une Annexe spéciale du Titre III du budget de l'Organisation, distincte de celle concernant les dépenses d'investissement.

Article 4

1. Les dépenses de fonctionnement portées à cette Annexe spéciale sont équilibrées par des contributions directes des Parties contractantes nationales relatives au contrôle de la circulation aérienne générale, établies selon une clé de répartition à convenir entre elles, et, le cas échéant, par des contributions particulières des Parties contractantes nationales concernées pour la partie militaire des frais de fonctionnement.
2. La clé de répartition ainsi que toute modification ultérieure qui y sera apportée seront communiquées à l'Organisation par les Parties contractantes nationales.

Article 5

À cette Annexe spéciale sont prévus des crédits suffisants pour couvrir tous les coûts permettant d'assurer la bonne exploitation du Centre de Maastricht, et notamment:

- (a) les traitements, indemnités et allocations bruts de l'ensemble du personnel du Centre de Maastricht;
- (b) les dépenses au titre de la formation du personnel du Centre de Maastricht en application de la réglementation en vigueur;
- (c) toutes dépenses de fin de service payables par suite d'une décision prise à la seule initiative des Parties contractantes nationales;
- (d) la part « employeur » du coût des pensions du personnel du Centre de Maastricht, définie à l'article 6 de la présente Annexe et la partie pertinente des obligations contractées pour les services passés relative aux droits à pension acquis par le personnel du Centre de Maastricht, y compris les obligations contractées pour les services passés concernant le personnel opérationnel relevant de la structure de grade « O »;
- (e) le coût des services d'appui fournis au Centre de Maastricht;
- (f) le coût de toutes les assurances contractées par l'Organisation pour couvrir l'ensemble ou une partie des risques encourus en rapport avec le présent Accord;
- (g) les coûts relatifs à la compensation versée par l'Organisation pour l'impôt national perçu sur les pensions des membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (h) les coûts relatifs aux prestations accessoires versées par l'Organisation aux membres retraités du personnel affecté au Centre de Maastricht et qui bénéficient d'une pension de retraite ou d'une allocation d'invalidité de l'Organisation ainsi que des personnes bénéficiant d'une pension accordée conformément aux articles 79 ou 80 du Statut administratif du personnel permanent de l'Agence EUROCONTROL et des Conditions générales d'emploi des agents du Centre EUROCONTROL à Maastricht au prorata de la période pendant laquelle les membres du personnel concernés ont été affectés à un poste au Centre de Maastricht par rapport à la durée totale de leur carrière à l'Agence;
- (i) les autres dépenses de fonctionnement comprenant les coûts exposés pour l'achat de biens et de services, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, le matériel, l'énergie, les services collectifs, les loyers, les équipements et les installations, l'entretien et les frais de déplacement;
- (j) le coût d'amortissement;

(k) le coût du capital.

Article 6

Le coût des droits à pension acquis pour une année est constitué de la part « employé » telle que définie dans les statuts du personnel de l'Organisation (comprise dans le traitement brut comme pour l'ensemble du personnel) et la part « employeur » représentant le double de la part « employé ». La part « employeur » figure en dépense à l'Annexe spéciale.

Titre III : Répartition des coûts

Article 7

1. Les Parties contractantes nationales conviennent d'inclure dans leurs assiettes annuelles de redevances de route un montant équivalent à l'amortissement annuel et aux intérêts sur les dépenses en capital correspondant aux investissements consentis au Centre de contrôle régional de Maastricht, et de répartir entre elles ces montants au prorata des personnels de contrôle de la circulation aérienne affectés aux secteurs de contrôle desservant leur espace aérien, étant entendu que les espaces aériens du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg sont considérés comme un tout.

2. Les Parties contractantes nationales conviennent de répartir entre elles selon la formule définie au paragraphe précédent, les coûts d'exploitation au titre du contrôle de la circulation aérienne générale au Centre de contrôle régional de Maastricht.

3. Les quotes-parts résultant de l'application de la clé de répartition visée aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront établies annuellement en fonction de la situation prévalant au 1er janvier de l'exercice budgétaire correspondant et arrêtées par l'Instance Décisionnelle de Maastricht dans le cadre de l'estimation budgétaire visée à l'article 6.1 (c) du présent Accord.

4. Les quotes-parts incombant au Royaume de Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg en vertu des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, considérés comme un tout, sont réparties entre ces États comme suit:

Royaume de Belgique: 97%

Grand-Duché de Luxembourg: 3%.

ANNEXE IV

Article unique

Pour la période 2019 à 2025, les coûts annuels à inclure dans l'Annexe spéciale au budget de l'Organisation pour le Centre de Maastricht en ce qui concerne les éléments de coût mentionnés à l'article 5, paragraphe 1 (g) et (h) de l'Annexe III (compensation fiscale et prestations accessoires) sont déterminés conformément aux pourcentages suivants du total de ces éléments de coût:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
7,5 Mio	11,9 Mio	13,9 Mio	17,0 Mio	18,2 Mio	19,2 Mio	20,3 Mio
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR

Les montants, qui sont fondés sur le plan stratégique de l'Agence pour 2016, sont indicatifs et sont définis annuellement sur la base des dernières prévisions utilisées par l'Agence aux fins de l'élaboration du budget des exercices considérés.



Résumé

N° 7853

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

RESUME

La loi en projet vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne - dénommée Eurocontrol - a été fondée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, avec comme ambition d'unifier la gestion du trafic aérien. Fondée à l'origine par six États (Allemagne, Benelux, France et Royaume-Uni), elle réunit désormais 41 États membres, 2 États associés (Israël, Maroc) et 19 États partenaires, et se répartit sur quatre sites (Bruxelles, Luxembourg, Brétigny-sur-Orge et Maastricht) avec Bruxelles comme siège principal. Ses organes sont le Comité permanent, le Conseil provisoire et l'Agence en tant qu'organe exécutif.

En 1986, par un traité multilatéral conclu entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et Eurocontrol, ces quatre États membres ont confié à Eurocontrol la tâche d'assurer la fourniture et l'exploitation des installations et services de route de la navigation aérienne dans leur espace. Tout en disposant que les quatre États susmentionnés conservent leurs compétences et obligations réglementaires en matière d'espace aérien au-dessus de leurs territoires respectifs, l'Accord de Maastricht de 1986 a confié à Eurocontrol la fourniture et l'exploitation des installations et services de trafic aérien en route via le centre de Maastricht pour les vols dans l'espace aérien supérieur. L'Accord prévoyait également que les coûts d'investissement et de fonctionnement du Centre de Maastricht seraient financés par les quatre États, tandis que tous les autres coûts, tels que les coûts de soutien fournis par d'autres services de l'Agence et les autres coûts de soutien, seraient supportés par Eurocontrol, c'est-à-dire par tous les États membres d'Eurocontrol.

En termes de fonctionnement, l'agence d'Eurocontrol définit les mesures opérationnelles et techniques nécessaires à l'exploitation des services de circulation aérienne ainsi que les dotations budgétaires correspondantes et le directeur général d'Eurocontrol assure actuellement la gestion courante de l'exploitation des services de la circulation aérienne, y compris les moyens en personnel et matériel.

La question de la répartition des coûts du Centre de contrôle régional de Maastricht entre tous les États membres d'Eurocontrol et les quatre États membres de l'Accord de Maastricht a conduit en 2020 à une modification de l'Accord de Maastricht par l'accord visé par le

présent projet de loi : l' « *Accord fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par Eurocontrol au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986* », ci-après « *l'Accord modificatif* ».

Afin de continuer à garantir la réalisation d'un équilibre durable entre les intérêts des quatre États et ceux des autres États membres d'Eurocontrol, l'Accord modificatif transfère certains coûts relatifs au centre – jusqu'ici inscrits au budget d'Eurocontrol - vers le budget dédié au centre. En contrepartie, le centre se voit conférer une plus grande autonomie. Les pouvoirs de direction de l'agence d'Eurocontrol se trouvent conférés directement au centre de contrôle, respectivement au directeur du centre, qui devient ainsi un directeur général à part entière.