

## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 28/2001

de 4 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *b*), da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960, na sequência de diversas modificações introduzidas, e adoptado em Conferência Diplomática reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997, e respectivo Protocolo Adicional, referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo a Taxas de Rota, de 12 de Fevereiro de 1981, ratificado por Portugal em 2 de Maio de 1983, aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 35/2001, em 1 de Fevereiro de 2001.

Assinado em 11 de Abril de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 23 de Abril de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Resolução da Assembleia da República n.º 35/2001

Aprova, para ratificação, o Protocolo que Consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960, na sequência de diversas modificações introduzidas, e adoptado em Conferência Diplomática reunida em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, e respectivo Protocolo Adicional, referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo a Taxas de Rota, de 12 de Fevereiro de 1981, ratificado por Portugal, em 2 de Maio de 1983.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar, para ratificação, o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960, na sequência de diversas modificações introduzidas, e adoptado em Conferência Diplomática reunida em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, e respectivo Protocolo Adicional, referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo a Taxas de Rota, de 12 de Fevereiro de 1981, ratificado por Portugal, em 2 de Maio de 1983, cujas versões em língua francesa e inglesa, e tradução em língua portuguesa, seguem em anexo.

Aprovada em 1 de Fevereiro de 2001.

O Presidente da Assembleia da República, *António de Almeida Santos*.

Acte final de la Conférence diplomatique sur le Protocole Coordonnant la Convention Internationale de Coopération pour la Sécurité de la Navigation Aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues (Bruxelles, le 27 juin 1997).

Les Plénipotentiaires:

De la République fédérale d'Allemagne;  
De la République d'Autriche;  
Du Royaume de Belgique;  
De la République de Bulgarie;  
De la République de Chypre;  
De la République de Croatie;  
Du Royaume du Danemark;  
Du Royaume d'Espagne;  
De la République française;  
Du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord;  
De la République hellénique;  
De la République de Hongrie;  
De l'Irlande;  
De la République italienne;  
Du Grand-Duché de Luxembourg;  
De la République de Malte;  
De la Principauté de Monaco;  
Du Royaume de Norvège;  
Du Royaume des Pays-Bas;  
De la République portugaise;  
De la Roumanie;  
De la République slovaque;  
De la République de Slovénie;  
Du Royaume de Suède;  
De la Confédération suisse;  
De la République tchèque;  
De la République de Turquie;

réunis à Bruxelles le 27 juin 1997:

Ont décidé d'apporter à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL», amendée à Bruxelles en 1961, les amendements qui figurent en annexe 1 au présent Acte final;

Ont adopté le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL», qui a été ouvert à la signature le 27 juin 1997 et qui figure en annexe 2 au présent Acte final;

Ont pris acte de la déclaration suivante du Royaume des Pays-Bas, faite au nom des Etats membres de la Communauté européenne qui sont membres d'EUROCONTROL:

«Les Etats membres de la Communauté européenne qui sont membres d'EUROCONTROL déclarent que la signature du Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne 'EUROCONTROL', ouvert à la signature le 27 juin 1997 et joint en annexe 2 au présent Acte final, n'affecte en rien la compétence exclusive de la Communauté dans certains domaines couverts par ladite Convention ni l'adhésion de la Communauté à EUROCONTROL aux fins d'exercer une telle compétence exclusive.»;

Ont pris acte de la déclaration suivante du Royaume de Belgique:

«En signant ce texte sans réserve formelle, la Belgique déclare qu'elle attache une importance particulière à l'agencement de l'espace aérien garantissant l'accès non discriminatoire de ses aéroports et à la promotion du dialogue entre partenaires sociaux.»;

Ont pris acte de la déclaration suivante de la République hellénique:

«La République hellénique signe l'Acte final de la Conférence diplomatique sur le Protocole coordonnant

la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne 'EUROCONTROL' du 13 décembre 1960, étant entendu que la mise en œuvre et l'application des dispositions dudit Protocole devront être conformes au cadre juridique et aux procédures de l'OACI.»;

Ont pris acte de la déclaration suivante de la République fédérale d'Allemagne:

«La République fédérale d'Allemagne estime qu'il est indispensable que le Règlement relatif à la protection des données élaboré par l'Organisation EUROCONTROL corresponde en tout cas à la norme établie par l'Union européenne dans sa directive relative à la protection des données.

Il convient également de garantir que les données à caractère personnel transmises par l'Organisation à une Partie contractante bénéficient, sur le territoire de cette dernière, d'une protection conforme aux dispositions de ladite réglementation.»;

Ont adopté les résolutions suivantes:

**I — Résolution invitant les Etats membres à ratifier le Protocole à leur meilleure convenance**

La Conférence:

Réunie le 27 juin 1997 à Bruxelles dans le but d'adopter le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL»;

Ayant adopté ledit Protocole à l'unanimité;

Considérant qu'il est hautement souhaitable que le Protocole susvisé entre en vigueur dans les meilleurs délais:

Prie toutes les Parties contractantes de ratifier, d'accepter ou d'approuver dans les meilleurs délais le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL»;

Invite le Directeur général d'EUROCONTROL à prendre toutes dispositions pratiques, en coopération avec les Parties contractantes, pour fournir, le cas échéant, une assistance dans le cadre de la procédure de ratification, d'acceptation ou d'approbation dudit Protocole.

**II — Résolution relative à la mise en œuvre anticipée du Protocole**

La Conférence:

Réunie le 27 juin 1997 à Bruxelles dans le but d'adopter le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL»;

Ayant adopté ledit Protocole à l'unanimité;

Ayant pris acte des décisions arrêtées par les Ministres des Transports des Etats membres de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC), réunis le 14 février 1997 à Copenhague, au sujet de la Stratégie de la CEAC;

Ayant noté que les ministres des Transports de la CEAC ont invité la Commission permanente d'EUROCONTROL à envisager les dispositions à prendre aux fins de la mise en œuvre anticipée de la Convention EUROCONTROL révisée, comme il est proposé dans la Stratégie de la CEAC;

Constatant qu'une mise en œuvre anticipée de certaines dispositions de la Convention révisée est

nécessaire pour confier à l'Organisation EUROCONTROL, et en particulier à son Agence, le rôle et les attributions évoqués dans la Stratégie institutionnelle de la CEAC;

Réitérant son attachement à mettre en place, par la voie des dispositions de la Convention révisée et en étroite collaboration avec toutes les parties intéressées, un système européen de gestion de la circulation aérienne qui soit sûr et efficace, ainsi qu'un système commun de redevances de route également efficace:

Prie toutes les Parties contractantes d'œuvrer, dans toute la mesure possible, à la mise en œuvre anticipée de certaines dispositions de la Convention révisée.

A adopté les déclarations communes suivantes:

**I — Déclaration commune sur le projet de règlement EUROCONTROL sur la protection des données**

La Conférence:

Réunie à Bruxelles le 27 juin 1997 pour adopter le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL»;

Ayant adopté ledit Protocole à l'unanimité;

Ayant pris acte du projet de Règlement EUROCONTROL relatif à la protection des données:

Fait la déclaration commune suivante:

Les Etats signataires s'engagent à faire en sorte qu'un règlement interne relatif à la protection des données de l'Organisation EUROCONTROL soit approuvé par le Conseil dans les meilleurs délais.

**II — Déclaration commune sur les mesures nécessaires pour que la Mission d'Audit du Conseil puisse exercer une fonction «transparence» et que cette fonction soit instaurée dans le contexte de la mise en œuvre anticipée de certaines dispositions du Protocole.**

La Conférence:

Réunie à Bruxelles le 27 juin 1997 pour adopter le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL»;

Ayant adopté ledit Protocole à l'unanimité;

Ayant pris acte des dispositions dudit Protocole relatives à la création d'une structure de gestion efficace et autonome pour l'Agence EUROCONTROL, propre à favoriser la mise en place d'un mécanisme de décision efficace, rationnel et transparent pour la gestion de la circulation aérienne en Europe, conformément à la Stratégie institutionnelle de la CEAC;

Ayant noté qu'il appartient à l'Agence EUROCONTROL d'atteindre les objectifs et d'exécuter les tâches énoncés dans la Convention ou par les instances dirigeantes d'EUROCONTROL;

Reconnaissant qu'il est souhaitable de permettre à l'Agence EUROCONTROL de garantir un niveau adéquat de transparence dans sa gestion par l'intermédiaire d'une Mission d'Audit dotée d'un mandat approprié:

Fait la déclaration commune suivante:

Les Etats signataires s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que la Mission d'Audit du Conseil visée à l'article 7.5 de la Convention puisse exercer une fonction «transparence», et à faire en sorte que cette fonction soit instaurée dans le contexte de la mise en œuvre

anticipée de certaines dispositions du Protocole coordonnant la Convention.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé le présent Acte final.

Fait à Bruxelles, le 27 juin 1997, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en communiquera copie conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

Pour la République d'Autriche:

Pour le Royaume de Belgique:

Pour la République de Bulgarie:

Pour la République de Chypre:

Pour la République de Croatie:

Pour le Royaume du Danemark:

Pour le Royaume d'Espagne:

Pour la République française:

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la République hellénique:

Pour la République de Hongrie:

Pour l'Irlande:

Pour la République italienne:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour la République de Malte:

Pour la Principauté de Monaco:

Pour le Royaume de Norvège:

Pour le Royaume des Pays-Bas:

Pour la République portugaise:

Pour la Roumanie:

Pour la République slovaque:

Pour la République de Slovénie:

Pour le Royaume de Suède:

Pour la Confédération suisse:

Pour la République tchèque:

Pour la République de Turquie:

#### ANNEXE 1 À L'ACTE FINAL

#### Amendements apportés par la Conférence Diplomatique du 27 juin 1997

##### Article I

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960, telle que modifiée par le Protocole additionnel du 6 juillet 1970, modifié lui-même par le Protocole du 21 novembre 1978, le tout amendé par le Protocole du 12 février 1981, ci-après dénommée «la Convention», est amendée selon les dispositions des articles suivants.

##### Article II

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 1 de la Convention sont remplacés par les dispositions suivantes:

##### «Article 1

1 — Afin de réaliser l'harmonisation et l'intégration nécessaires à la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne, les Parties contractantes conviennent de renforcer leur coopération et de développer leurs activités communes dans le domaine de la navigation aérienne, en tenant dûment compte des nécessités de la défense, tout en assurant à tous les usagers de l'espace aérien le maximum de liberté compatible avec le niveau de sécurité requis dans le cadre de la fourniture de services de la circulation aérienne économiquement efficaces, et en tenant compte de la nécessité de minimiser, lorsque cela est possible, notamment sur les plans opérationnel, technique et économique, toute incidence négative sur l'environnement.

Ces objectifs seront poursuivis sans qu'il soit porté atteinte au principe de souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et à la capacité, pour chaque Etat, d'exercer ses prérogatives en matière de sécurité et de défense dans son espace aérien national.

Elles conviennent à cette fin:

- a) De fixer une politique européenne dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne comprenant la définition de stratégies et de programmes dont le but est de développer la capacité nécessaire pour répondre aux besoins de tous les utilisateurs civils et militaires, d'une manière économiquement efficace tout en maintenant le niveau de sécurité requis;
- b) De s'engager à fixer des objectifs spécifiques quant à l'efficacité des opérations de gestion de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol telles que décrites à l'annexe II de la présente Convention dans lesquelles les Etats ont, en conformité avec les dispositions pertinentes de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, accepté d'assurer les services de la circulation aérienne, sans porter atteinte aux principes de liberté de circulation dans les espaces aériens non soumis à la souveraineté des Etats tels qu'ils découlent des conventions, accords internationaux, règles ou principes du droit international public coutumier;
- c) D'instaurer un système d'examen des performances et de fixation d'objectifs de la gestion de la circulation aérienne;

- d) D'appliquer un plan commun de convergence et de mise en œuvre portant sur les services et installations de navigation aérienne en Europe;
- e) D'adopter et d'appliquer des normes et spécifications communes;
- f) D'harmoniser les réglementations applicables aux services de la circulation aérienne;
- g) De développer la capacité disponible pour répondre à la demande de trafic aérien et d'en assurer l'utilisation la plus efficace possible par la création, l'exploitation et le développement conjoints d'un système commun de gestion des courants de trafic aérien en Europe, dans le cadre de la mise en œuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- h) De favoriser l'acquisition commune de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;
- i) De mettre en œuvre une politique commune, pour l'établissement et le calcul des redevances imposées aux usagers des installations et services de navigation aérienne en route, ci-après dénommées «redevances de route»;
- j) De mettre en œuvre un mécanisme, distinct de la fourniture de services, pour l'élaboration et l'harmonisation multilatérales d'un régime de réglementation de la sécurité dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne, dans l'optique d'un système intégré de sécurité aéronautique;
- k) De participer à la conception, à la mise en œuvre et au suivi d'un système mondial de navigation par satellite;
- l) De recenser les possibilités nouvelles d'actions communes dans le domaine de la conception, de la mise en œuvre, du suivi ou de l'exploitation de systèmes et services de navigation aérienne;
- m) Dans le contexte d'un concept «de porte à porte», d'élaborer une politique globale et un mécanisme efficace approprié de conception et de planification stratégiques des routes et de l'espace aérien.

2 — Elles instituent à cet effet une 'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)', ci-après dénommée 'l'Organisation', qui agira en coopération avec les autorités nationales civiles et militaires ainsi que les organisations d'usagers. Celle-ci comporte trois organes:

- a) Une Assemblée générale qui constitue l'organe responsable de l'élaboration et de l'approbation de la politique générale de l'Organisation, y compris:
  - i) La politique commune relative aux redevances de route et les autres activités de l'Organisation dans le domaine des redevances;
  - ii) Les fonctions d'examen et d'évaluation des performances de l'Organisation;
  - iii) La définition des objectifs de l'Organisation, notamment les objectifs en matière de normalisation, de planification, de performance et de réglementation de la sécurité;
  - iv) Le choix des grands programmes cadres de coopération selon des critères techniques et financiers;

- v) Les relations extérieures avec les Etats et organisations et les demandes d'adhésion à la présente Convention;

- b) Un Conseil qui constitue l'organe chargé d'exécuter les décisions de l'Assemblée générale et, sous réserve des pouvoirs conférés à cette dernière, de prendre toutes les mesures ayant force d'obligation à l'égard des Parties contractantes, ainsi que de superviser les travaux de l'Agence;
- c) Une Agence, dont les Statuts figurent à l'annexe I à la présente Convention, qui constitue l'organe chargé d'accomplir les tâches de l'Organisation conformément aux dispositions des articles suivants de cette Convention, ainsi que les tâches qui lui sont confiées par l'Assemblée générale ou le Conseil, d'établir des propositions appropriées et de mettre en œuvre les ressources techniques et financières et les moyens en personnel pour atteindre les objectifs fixés.»

### Article III

L'article 2 de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes:

#### «Article 2

1 — L'Organisation est chargée des tâches suivantes:

- a) Élaborer et approuver des plans détaillés d'harmonisation et d'intégration des services et systèmes de circulation aérienne des Parties contractantes, en particulier les systèmes de navigation au sol et embarqués, en vue de la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- b) Coordonner les plans de mise en œuvre élaborés par les Parties contractantes, de manière à assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- c) Examiner et coordonner pour le compte des Parties Contractantes les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile et coordonner et soumettre à ces organes des amendements ou des propositions;
- d) Définir, concevoir, mettre au point, valider et organiser la mise en œuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- e) Mettre au point et exploiter un système européen commun de gestion des courants de trafic aérien au sein d'un centre international commun dans le cadre de l'alinéa d) ci-dessus;
- f) Élaborer, adopter et tenir à l'étude des normes, des spécifications et des pratiques communes pour les systèmes et services de gestion de la circulation aérienne;
- g) Élaborer et approuver des procédures en vue de la mise en œuvre d'une stratégie d'acquisition en commun de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;
- h) Coordonner les programmes de recherche et développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne, en rassembler et en diffuser les résultats, et promouvoir et exécuter

en commun des études, des essais et des recherches appliquées, ainsi que des développements techniques dans ce domaine;

- i) Établir un système indépendant d'examen des performances qui traitera de tous les aspects de la gestion du trafic aérien, notamment la politique générale et la planification, la gestion de la sécurité sur le site et aux alentours des aéroports et dans l'espace aérien, ainsi que les aspects financiers et économiques des services fournis et fixer des objectifs qui traiteront de tous ces aspects;
- j) Étudier et promouvoir les mesures propres à accroître l'efficacité et le rendement dans le domaine de la navigation aérienne;
- k) Élaborer et approuver des critères, procédures et méthodes communs de façon à garantir une efficacité et une qualité optimales des systèmes de gestion de la circulation aérienne et des services de la circulation aérienne;
- l) Mettre au point des propositions en vue d'une harmonisation de la réglementation européenne applicable aux services de la circulation aérienne;
- m) Appuyer l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse de l'utilisation de l'espace aérien par les usagers civils et militaires;
- n) Élaborer et approuver des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports;
- o) Élaborer et approuver des critères communs de sélection et des politiques communes pour la formation, l'octroi des licences et l'évaluation des aptitudes du personnel des services de la circulation aérienne;
- p) Concevoir, mettre en place et exploiter les éléments des futurs systèmes européens communs qui lui sont confiés par les Parties contractantes;
- q) Établir, facturer et percevoir les redevances de route, pour le compte des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route, dans les conditions prévues à l'annexe IV;
- r) Établir et mettre en œuvre un mécanisme permettant de développer et d'harmoniser, au niveau multilatéral, la réglementation en matière de sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
- s) Exécuter toute autre tâche relevant des principes et objectifs de la présente Convention.

2 — L'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, et sur la base d'un ou de plusieurs accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties contractantes intéressées:

- a) Assister lesdites Parties contractantes dans la planification, la spécification et la création de systèmes et de services de la circulation aérienne;
- b) Fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de la circulation aérienne, pour le compte desdites Parties contractantes;
- c) Assister lesdites Parties contractantes en ce qui concerne l'établissement, la facturation et la perception des redevances qu'elles imposent aux usagers des services de la navigation aérienne

et qui ne relèvent pas de l'annexe IV à la présente Convention.

3 — L'Organisation peut:

- a) Conclure des accords particuliers avec les Parties non contractantes intéressées à participer à l'exécution des tâches prévues au paragraphe 1 de l'article 2;
- b) À la demande de Parties non contractantes ou d'autres organisations internationales exécuter, en leur nom, toute autre tâche relevant du présent article, sur la base d'accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.

4 — L'Organisation veille à ce que, dans la mesure du possible, ses fonctions de prestation de services, en particulier celles prévues aux alinéas e), g), p) et q) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 2 de l'article 2 et à l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 2, soient exercées indépendamment de ses fonctions de réglementation.

5 — Pour faciliter l'exécution de ses tâches, l'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, créer des entreprises qui seront régies par des statuts spécifiques relevant soit du droit international public, soit du droit national d'une Partie contractante, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.»

#### Article IV

L'article 3 de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes:

#### «Article 3

1 — La présente Convention s'applique aux services de navigation aérienne en route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aérienne dans les Régions d'information de vol énumérées à l'annexe II.

2 — a) Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'information de vol figurent à l'annexe II fait l'objet d'une décision de l'Assemblée générale à l'unanimité des suffrages exprimés lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la présente Convention.

b) Toute modification qui n'a pas un tel effet sera néanmoins notifiée à l'Organisation par la Partie contractante intéressée.

3 — Au sens de la présente Convention, l'expression «circulation aérienne» vise celle des aéronefs civils, ainsi que des aéronefs militaires, de douane et de police qui se conforment aux procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Sur la base d'un accord particulier, tel que les accords visés à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2, une Partie contractante peut demander que l'expression 'circulation aérienne' s'applique au reste du trafic évoluant sur son territoire.»

#### Article V

Dans l'article 4 de la Convention, la référence aux Statuts ci-annexés est remplacée par une référence aux Statuts figurant en annexe I et dans le texte en langue anglaise dudit article 4, les mots «in the present Convention» sont remplacés par «in this Convention».

## Article VI

L'article 5 de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes:

## «Article 5

1 — L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties contractantes au niveau ministériel. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

2 — Le Conseil est composé de représentants des Parties contractantes au niveau des Directeurs généraux de l'Aviation civile. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

3 — Pour les questions relatives au système commun de redevances de route, l'Assemblée générale et le Conseil sont composés des représentants des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route dans les conditions prévues à l'annexe IV.

4 — Les représentants d'organisations internationales qui peuvent contribuer au travail de l'Organisation sont, en tant que de besoin, invités par l'Assemblée générale ou par le Conseil, à participer en tant qu'observateurs aux structures de travail de l'Organisation.»

## Article VII

L'article 6 de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes:

## «Article 6

1 — L'Assemblée générale prend des décisions à l'égard des Parties contractantes, du Conseil et de l'Agence, en particulier dans les cas mentionnés à l'alinéa *a*) du paragraphe 2 de l'article 1.

En outre, l'Assemblée générale:

- a) Nomme le Directeur général de l'Agence sur recommandation du Conseil;
- b) Autorise la présentation de recours au nom de l'Organisation devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye dans les cas mentionnés à l'article 34;
- c) Établit les principes régissant l'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa *e*) du paragraphe 1 de l'article 2;
- d) Approuve les amendements à l'annexe I dans les conditions de vote prévues au paragraphe 1 de l'article 8;
- e) Approuve les amendements aux annexes II et IV dans les conditions de vote prévues au paragraphe 3 de l'article 8;
- f) Procède à une revue périodique des tâches de l'Organisation.

2 — Pour formuler la politique commune relative aux redevances de route, l'Assemblée générale, notamment:

- a) Établit les principes régissant la détermination des coûts imputables par les Parties contractantes et l'Organisation aux usagers pour les installations et services de navigation aérienne en route mis à leur disposition;

b) Arrête la formule de calcul des redevances de route;

c) Détermine les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route et peut en outre décider que, pour certaines catégories de vols ainsi exonérés du paiement des redevances de route qui relèvent de l'annexe IV, les coûts encourus au titre des installations et services de navigation aérienne en route puissent être recouverts directement par les Parties contractantes;

d) Approuve les rapports du Conseil relatifs aux redevances de route.

3 — L'Assemblée générale peut:

- a) Renvoyer pour étude au Conseil toute question relevant de sa compétence;
- b) Déléguer, lorsque nécessaire, au Conseil le pouvoir de prendre des décisions dans les matières relevant de sa compétence générale, visées à l'alinéa *a*) du paragraphe 2 de l'article 1;
- c) Établir tout autre organe subsidiaire qu'elle juge nécessaire.»

## Article VIII

L'article 7 de la Convention devient l'article 8 ainsi rédigé:

## «Article 8

1 — Les décisions prises à l'égard des Parties contractantes par l'Assemblée générale, notamment sur la base de l'alinéa *a*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base de l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du paragraphe 1 de l'article 7, sont acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité représente au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés aux alinéas *i*), *p*), *r*) et *s*) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 5 de l'article 2, aux alinéas *a*), *c*) et *d*) du paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 2 de l'article 6, à l'alinéa *b*) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas *d*), *j*), *k*) du paragraphe 2 de l'article 7, aux paragraphes 3, 6 et 7 de l'article 7, à l'article 12 et aux paragraphes 2 et 3 de l'article 13.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises en application de l'article 3 de l'annexe IV. Dans les cas de détermination des taux unitaires, des tarifs et des conditions d'application du système de redevances de route mentionnés à l'alinéa *c*) de l'article 3 de l'annexe IV, une décision ne s'applique pas à une Partie contractante qui, ayant voté contre, en décide ainsi. Dans ce cas, cette Partie contractante a cependant l'obligation de présenter un exposé de ses raisons et ne peut remettre en cause la politique commune telle qu'elle est définie au paragraphe 2 de l'article 6.

2 — Les décisions prises à l'égard de l'Agence par l'Assemblée générale, notamment sur la base des alinéas *a*) et *c*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base des alinéas *b*) et *c*) du paragraphe 2 de l'article 1, sont acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité repré-

sente plus de la moitié des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11 et plus de la moitié des Parties contractantes exprimant un suffrage. Dans les cas d'une importance particulière et à condition qu'au moins un tiers des Parties contractantes ayant voix délibérative en fassent la demande, la majorité doit représenter au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés au lieu de plus de la moitié.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 6, à l'alinéa *a*) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas *a*) à *c*) et *e*) à *i*), *l*) et *m*) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 2 de l'article 9 et au paragraphe 2 de l'article 10.

3 — Toutefois, les décisions sont prises à l'unanimité des suffrages exprimés en ce qui concerne les demandes d'adhésion à l'Organisation mentionnées à l'article 39, les modifications éventuelles apportées à l'annexe II, à l'exception du cas visé à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 3, et à l'annexe IV, et les conditions de retrait ou d'adhésion mentionnées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 36 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 38.

4 — Les décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil ont force d'obligation à l'égard des Parties contractantes et de l'Agence sous réserve des dispositions de l'article 9.»

#### Article IX

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 7 ainsi rédigé:

##### «Article 7

1 — Le Conseil, en vertu des pouvoirs que lui confère la présente Convention, peut prendre des décisions à l'égard des Parties contractantes, en ce qui concerne les tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2.

2 — Le Conseil, en vertu des pouvoirs de tutelle que lui confère la présente Convention à l'égard de l'Agence:

- a*) Approuve, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien qu'il a reconnues, les programmes de travail quinquennaux et annuels de l'Agence que lui soumet cette dernière pour l'accomplissement des tâches visées à l'article 2, ainsi que le plan financier quinquennal et le budget, y compris les obligations financières, le rapport d'activité de l'Agence et les rapports présentés en application de l'alinéa *c*) du paragraphe 2 de l'article 2, du paragraphe 3 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11 des Statuts de l'Agence;
- b*) Approuve les principes qui régissent la structure générale de l'Agence;
- c*) Supervise les activités de l'Agence dans le domaine des redevances de navigation aérienne;
- d*) Détermine, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien et des aéroports qu'il a reconnues, les conditions générales d'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa *e*) du paragraphe 1 de l'article 2, en tenant dûment compte des prérogatives exercées par les Etats dans la gestion de leur espace aérien. Ces conditions générales doivent notamment prévoir les règles applicables, ainsi que les procédures de constatation du non-respect de ces règles;

- e*) Formule des directives à l'intention de l'Agence, au vu des comptes rendus réguliers fournis par celle-ci, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire pour l'accomplissement des tâches confiées à l'Agence, et approuve les modalités de la coopération entre l'Agence et les structures nationales concernées pour permettre à l'Agence de préparer les propositions appropriées;
- f*) Désigne, sur proposition du Directeur général, la société d'auditeurs-conseil qui prête son concours à la Mission d'Audit pour l'examen des comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses;
- g*) Peut demander que les services de l'Agence fassent l'objet d'inspections administratives et techniques;
- h*) Donne décharge au Directeur général de sa gestion relative au budget;
- i*) Approuve la nomination par le Directeur général des Directeurs de l'Agence;
- j*) Approuve le Statut du Directeur général, le Statut administratif du personnel, le Règlement financier et le Règlement des marchés;
- k*) Peut autoriser l'ouverture par l'Agence de négociations relatives aux accords particuliers visés à l'article 2, adopte les accords négociés avant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée générale ou les conclut s'il bénéficie d'une délégation en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13;
- l*) Approuve un Règlement sur la protection des données;
- m*) Dans l'accomplissement des tâches visées à l'alinéa *f*) du paragraphe 1 de l'article 2, fixe les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.

3 — Le Conseil établit une Commission d'examen des performances et une Commission de réglementation de la sécurité. Ces Commissions font des propositions au Conseil et bénéficient de l'assistance et de l'appui administratif des services de l'Agence, qui disposent d'une indépendance suffisante pour exercer leurs fonctions.

4 — Le Conseil établit un Comité permanent d'interface civile-militaire.

5 — Le Conseil établit une Mission d'audit à laquelle il peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs.

6 — Le Conseil peut se faire assister par d'autres comités dans d'autres domaines d'activité de l'Organisation.

7 — Le Conseil peut accorder une délégation d'attribution et dans des limites précises, une délégation de pouvoirs au Comité permanent d'interface civile-militaire et à tout comité créé après l'entrée en vigueur de la présente Convention. Ces délégations d'attributions ou de pouvoirs ne font pas obstacle à la faculté pour le Conseil d'évoquer à tout moment une affaire dans le cadre de sa mission de supervision générale.»

#### Article X

L'article 8 de la Convention devient l'article 11 ainsi rédigé:

##### «Article 11

1 — La pondération prévue à l'article 8 est déterminée selon le tableau suivant:

**Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes.**

|                                 | Nombre<br>de<br>voix |
|---------------------------------|----------------------|
| Inférieur à 1 % .....           | 1                    |
| De 1 % à moins de 2 % .....     | 2                    |
| De 2 % à moins de 3 % .....     | 3                    |
| De 3 % à moins de 4 1/2 % ..... | 4                    |
| De 4 1/2 % à moins de 6 % ..... | 5                    |
| De 6 % à moins de 7 1/2 % ..... | 6                    |
| De 7 1/2 % à moins de 9 % ..... | 7                    |
| De 9 % à moins de 11 % .....    | 8                    |
| De 11 % à moins de 13 % .....   | 9                    |
| De 13 % à moins de 15 % .....   | 10                   |
| De 15 % à moins de 18 % .....   | 11                   |
| De 18 % à moins de 21 % .....   | 12                   |
| De 21 % à moins de 24 % .....   | 13                   |
| De 24 % à moins de 27 % .....   | 14                   |
| De 27 % à moins de 30 % .....   | 15                   |
| 30 % .....                      | 16                   |

2 — La fixation initiale du nombre de voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 10 ci-dessus.

3 — En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.

4 — Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, selon les dispositions prévues ci-dessus.»

#### Article XI

L'article 9 de la Convention devient l'article 12 ainsi rédigé:

#### «Article 12

L'Assemblée générale et le Conseil établissent leur Règlement intérieur, qui fixe notamment les règles régissant l'élection d'un Président et d'un Vice-Président, ainsi que les règles d'application de la procédure de scrutin et du quorum.»

#### Article XII

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 9 ainsi rédigé:

#### «Article 9

1 — Si une Partie contractante notifie à l'Assemblée générale ou au Conseil que des raisons impératives d'intérêt national touchant la défense nationale ou la sécurité l'empêchent de donner suite à une décision prise à la majorité des suffrages exprimés dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ci-dessus, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de présenter à l'Assemblée générale ou au Conseil un exposé de ces raisons et une déclaration précisant si:

- a) Il s'agit d'une question telle qu'il n'y a pas d'objection à ce que la décision prenne effet pour les autres Parties contractantes, étant précisé que, pour sa part, ladite Partie contractante n'appliquera pas la décision ou l'appliquera seulement en partie;

- b) Il s'agit d'une question d'une importance telle pour ses intérêts nationaux de défense et de sécurité que la décision ne doit pas être mise en oeuvre du tout sans la prise d'une seconde décision, selon les modalités énoncées à l'alinéa b) du paragraphe 2 ci-après.

2 — a) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa a) du paragraphe 1 sont d'application, le Directeur général rend compte, à l'Assemblée générale ou au Conseil, au moins une fois par an, de l'avancement des travaux visant à ce qu'aucune Partie contractante ne déroge;

b) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa b) du paragraphe 1 sont d'application, la mise en oeuvre de la décision est suspendue et celle-ci est, dans un délai à déterminer, soumise à l'Assemblée générale pour une deuxième décision, même si la première est une décision du Conseil. Si comme suite à ce nouvel examen, la deuxième décision confirme la première, une Partie contractante peut y déroger dans les conditions prévues à l'alinéa a) du paragraphe 1 ci-dessus. L'Assemblée générale réexaminera la première décision dans un délai ne pouvant excéder un an.

3 — En cas de guerre ou de conflit, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action d'aucune des Parties contractantes affectées. Le même principe est d'application en cas de situation de crise ou d'urgence nationale. Chaque Partie contractante peut notamment reprendre temporairement la responsabilité, en tout ou en partie, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa compétence pour des raisons impératives d'intérêt national, notamment dans le domaine de la défense. L'architecture du système européen de gestion de la circulation aérienne doit permettre la reprise effective de ces services en conformité avec les besoins des Parties contractantes.»

#### Article XIII

L'article 10 de la Convention est abrogé et il est inséré dans la Convention un nouvel article ainsi rédigé:

#### «Article 10

1 — La contribution annuelle de chacune des Parties contractantes au budget est, pour chaque exercice, déterminée selon la formule de répartition ci-après:

- a) Une première fraction, à concurrence de 30% de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 2 ci-dessous;
- b) Une deuxième fraction, à concurrence de 70% de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 3 ci-dessous.

2 — Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économiques — ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision du Conseil — en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques



sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé dans l'unité de compte européenne appropriée.

3 — L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.»

#### Article XIV

L'article 11 de la Convention devient l'article 13 ainsi rédigé:

«Article 13

1 — L'Organisation entretient avec les Etats et les autres organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de son objet.

2 — L'Assemblée générale est, sans préjudice des dispositions de l'alinéa *k*) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 3 du présent article et de l'article 15, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

3 — L'Assemblée générale peut, sur proposition du Conseil, déléguer à ce dernier la décision de conclure les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.»

#### Article XV

L'article 12 de la Convention devient l'article 14 ainsi rédigé:

«Article 14

Les accords particuliers prévus à l'article 2 doivent fixer les tâches, droits et obligations respectifs des Parties aux accords ainsi que les conditions de financement et déterminer les mesures à prendre. Ils peuvent être négociés par l'Agence dans les conditions prévues à l'alinéa *k*) du paragraphe 2 de l'article 7.»

#### Article XVI

L'article 13 de la Convention devient l'article 15 ainsi rédigé:

«Article 15

Dans le cadre des directives données par le Conseil, l'Agence peut établir avec les services techniques intéressés, publics ou privés, relevant des Parties contractantes, de Parties non contractantes ou d'organismes internationaux, les relations indispensables à la coordination de la circulation aérienne et au fonctionnement de ses propres services. Elle peut conclure à cet effet, au nom de l'Organisation, sous réserve d'en informer le Conseil, des contrats de caractère purement administratif, technique ou commercial dans la mesure où ils sont nécessaires à son fonctionnement.»

#### Article XVII

L'article 14 de la Convention devient l'article 16.

Dans le texte en langue néerlandaise du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention, devenant le paragraphe 1 de l'article 16, les mots «de onroerende goederen» sont remplacés par «die onroerende goederen» et dans le paragraphe 2 dudit article, le mot «verreberichtgeving» est remplacé par «telecommunicatie».

#### Article XVIII

L'article 15 de la Convention devient l'article 17 ainsi rédigé:

«Article 17

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence applique les règlements en vigueur sur les territoires des Parties contractantes et dans les espaces aériens pour lesquels la fourniture des services de la circulation aérienne leur est confiée en vertu des accords internationaux auxquels elles sont parties.»

#### Article XIX

L'article 16 de la Convention devient l'article 18 ainsi rédigé:

«Article 18

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, et dans la limite des droits conférés aux services de la circulation aérienne, l'Agence donne aux commandants de bord toutes instructions nécessaires. Ils sont tenus de s'y conformer, hormis les cas de force majeure envisagés dans les règlements mentionnés à l'article précédent.»

#### Article XX

L'article 17 de la Convention devient l'article 20 ainsi rédigé:

«Article 20

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *e*) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, les infractions à la réglementation de la navigation aérienne commises dans l'espace aérien où l'Agence exerce ces tâches sont constatées dans les procès-verbaux par des agents spécialement commissionnés par elle à cet effet, sans préjudice du droit reconnu par les législations nationales aux agents des Parties contractantes de constater les infractions de même nature. Les procès-verbaux visés ci-dessus ont devant les tribunaux nationaux la même valeur que ceux dressés par les agents nationaux qualifiés pour constater les infractions de même nature.»

#### Article XXI

Les articles 18 et 19 de la Convention deviennent les articles 21 et 22.

Dans le texte en langue anglaise du paragraphe 2 de l'article 18 de la Convention, devenant le paragraphe 2 de l'article 21, les mots «not less» sont remplacés par «no less».

Dans le paragraphe 1 de l'article 19 de la Convention, devenant le paragraphe 1 de l'article 22, les mots «L'Organisation est exonérée, dans l'Etat du siège et sur le territoire des Parties contractantes» sont remplacés par «L'Organisation est exonérée sur le territoire des Parties contractantes».

Dans le paragraphe 3 de l'article 19 de la Convention, devenant le paragraphe 3 de l'article 22, les mots «à ses biens, avoirs et revenus» sont remplacés par «ainsi qu'à ses biens, avoirs et revenus».

Dans le texte en langue anglaise des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 19 de la Convention, devenant les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 22, les mots «The Organisation shall be» sont remplacés par «It shall be».

Dans le texte en langue allemande du paragraphe 6 de l'article 19 de la Convention, devenant le paragraphe 6 de l'article 22, les mots «öffentlicher Versorgungsbetriebe» sont remplacés par «der öffentlichen Versorgung» et dans le texte en langue anglaise dudit paragraphe 6, les mots «for public utility services» sont remplacés par «for general utilities».

#### Article XXII

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 19 ainsi rédigé:

##### «Article 19

1 — Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2, l'Organisation détermine, conformément aux conditions générales prévues à l'alinéa d) du paragraphe 2 de l'article 7, les mesures de régulation nécessaires, et les communique aux exploitants d'aéronefs et aux services appropriés de la circulation aérienne. Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les services appropriés de la circulation aérienne se conforment à ces mesures, sauf raisons impérieuses de sécurité.

2 — Le respect, par les services de la circulation aérienne d'une Partie contractante, des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article relève de la responsabilité exclusive de ladite Partie contractante.

3 — A la requête de l'Organisation, en cas d'inobservation des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article par un exploitant d'aéronef ou un commandant de bord, la procédure de poursuite d'un contrevenant peut être engagée:

- a) Par la Partie contractante où l'inobservation a été constatée, sur son territoire;
- b) Par l'Organisation conformément aux chefs de compétence énoncés à l'article 35, si la Partie contractante sur le territoire de laquelle la procédure doit être engagée en est d'accord.

4 — Les Parties contractantes sont tenues d'incorporer dans leur législation nationale des dispositions assurant le respect des conditions générales prévues à l'alinéa d) du paragraphe 2 de l'article 7.»

#### Article XXIII

Les articles 20, 21, 22 et 23 de la Convention deviennent les articles 23, 24, 25 et 26.

Dans le texte en langue française du paragraphe 1 de l'article 20 de la Convention, devenant le paragraphe 1 de l'article 23, les mots «tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus» sont remplacés par «tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus».

Dans le paragraphe 2 de l'article 20 de la Convention, devenant le paragraphe 2 de l'article 23, les mots «sur

le territoire de la Partie dans laquelle» sont remplacés par «sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle» et dans le texte en langue française dudit paragraphe 2, les mots «à moins que ce ne soit, dans des conditions» sont remplacés par «sauf dans les conditions».

Dans le texte en langue allemande du paragraphe 3 de l'article 20 de la Convention, devenant le paragraphe 3 de l'article 23, les mots «wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen» sont remplacés par «wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen».

Dans le paragraphe 4 de l'article 20 de la Convention, devenant le paragraphe 4 de l'article 23, les mots «est en outre exonérée» sont remplacés par «est exonérée» et la référence à l'article 25 des Statuts est remplacée par une référence à l'article 13 des Statuts; dans le texte en langue néerlandaise dudit paragraphe 4, le mot «publikaties» est remplacé par «publicaties».

Dans le texte en langue allemande du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention, devenant le paragraphe 2 de l'article 25, les mots «die in den Haushalten des Personals lebenden» sont remplacés par «die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden».

Dans le texte en langue allemande de l'alinéa a) du paragraphe 3 de l'article 22 de la Convention, devenant l'alinéa a) du paragraphe 3 de l'article 25, les mots «in seinen Haushalten lebenden» sont remplacés par «mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden».

Dans le texte en langue allemande de l'alinéa b) du paragraphe 5 de l'article 22 de la Convention, devenant l'alinéa b) du paragraphe 5 de l'article 25, les mots «seine Kraftfahrzeuge» sont remplacés par «sein privates Kraftfahrzeug».

Dans le texte en langue française du paragraphe 7 de l'article 22 de la Convention, devenant le paragraphe 7 de l'article 25, les mots «Directeur Général» sont remplacés par «Directeur général»; dans le texte en langue anglaise dudit paragraphe 7, les mots «done by him in the exercise of his functions» et «driven by him» sont remplacés par «done by him/her in the exercise of his/her functions» et «driven by him/her» et dans le texte en langue allemande dudit paragraphe 7, les mots «Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen» sont remplacés par «Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen».

Dans le texte en langue allemande de l'article 23 de la Convention, devenant l'article 26, le mot «Tagungsort» est remplacé par «Sitzungsort».

#### Article XXIV

L'article 24 de la Convention devient l'article 27 ainsi rédigé:

##### «Article 27

En raison de son régime propre de prévoyance sociale, l'Organisation, le Directeur général et le personnel de l'Organisation sont exemptés de toutes contributions obligatoires à des organismes nationaux de prévoyance sociale, sans préjudice des arrangements existant entre l'Organisation et une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997.»

## Article XXV

L'article 25 de la Convention devient l'article 28.

## Article XXVI

L'article 26 de la Convention devient l'article 29. Son paragraphe 2 est remplacé par les dispositions suivantes:

«2 — Les biens et avoirs de l'Organisation ne peuvent être saisis ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée, si ce n'est par décision de justice. Cette décision de justice ne pourra être prise qu'à la condition que l'Organisation ait été informée dans un délai raisonnable de la procédure en question et qu'elle ait pu disposer de moyens adéquats pour développer sa défense. Toutefois, les installations de l'Organisation ne peuvent être saisies ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée.»

Dans le texte en langue française du paragraphe 3 de l'article 26 de la Convention, devenant le paragraphe 3 de l'article 29, les mots «dans leur territoire respectif» sont remplacés par «sur leur territoire respectif» et les mots «Directeur Général» par «Directeur général».

## Article XXVII

L'article 27 de la Convention devient l'article 30.

Dans le texte en langue allemande du paragraphe 1 de l'article 27 de la Convention, devenant le paragraphe 1 de l'article 30, les mots «um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit» sont remplacés par «um die ordnungsgemäße Rechtspflege» et les mots «Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen» par «Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen» et dans le texte en langue anglaise dudit paragraphe 1, les mots «in the present Convention» sont remplacés par «in this Convention».

## Article XXVIII

L'article 28 de la Convention devient l'article 31 ainsi rédigé:

«Article 31

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2 les accords internationaux et les réglementations nationales relatives à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes concernées sont obligatoires pour l'Agence qui prend toutes mesures nécessaires à leur application.»

## Article XXIX

L'article 29 de la Convention devient l'article 32 ainsi rédigé:

«Article 32

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence est tenue de donner aux Parties contractantes qui en formulent la demande toutes les informations relatives aux aéronefs dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions liées à l'espace

aérien de la Partie contractante concernée, afin de permettre aux dites Parties contractantes concernées de contrôler l'application des accords internationaux et des réglementations nationales.»

## Article XXX

L'article 30 de la Convention devient l'article 33 ainsi rédigé:

«Article 33

Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité pour l'Agence de réaliser son équilibre financier, et s'engagent à mettre à sa disposition les moyens financiers appropriés dans les limites et conditions définies par la présente Convention et les Statuts de l'Agence figurant en annexe I.»

## Article XXXI

L'article 31 de la Convention devient l'article 34 ainsi rédigé:

«Article 34

1 — Tout différend survenant entre deux Parties contractantes ou davantage, ou entre une ou plusieurs Parties contractantes et l'Organisation, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de la présente Convention, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation, qui n'aura pu être réglé dans un délai de six mois par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement, est soumis à l'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de ladite Cour.

2 — Le nombre d'arbitres est fixé à trois.

L'arbitrage a lieu à La Haye. Le Bureau international de la Cour permanente d'arbitrage sert de greffe et fournit des services administratifs suivant les instructions données par la Cour permanente d'arbitrage.

4 — Les décisions de la Cour permanente d'arbitrage sont obligatoires pour les Parties au différend.»

## Article XXXII

Les articles 32 et 33 de la Convention sont abrogés.

## Article XXXIII

L'article 34 de la Convention devient l'article 37 ainsi rédigé:

«Article 37

Les Parties contractantes s'engagent à faire bénéficier l'Agence des dispositions légales en vigueur visant à sauvegarder la continuité des services d'utilité générale nécessaires pour le bon fonctionnement des services opérationnels.»

## Article XXXIV

L'article 35 de la Convention devient l'article 38 ainsi rédigé:

«Article 38

1 — La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981, puis par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est prorogée pour une durée indéterminée.

2 — Après que la Convention ainsi prorogée aura été en vigueur pendant vingt ans, toute Partie contractante pourra mettre fin en ce qui la concerne à l'application de la Convention par une notification écrite au gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats contractants.

La décision de retrait prendra effet à la fin de l'année suivant celle au cours de laquelle le retrait a été notifié, à condition que l'accord particulier prévu au paragraphe 3 ci-dessous ait été conclu à cette date. A défaut, la décision de retrait prendra effet à la date fixée dans ledit accord particulier.

3 — Les droits et obligations, notamment en matière financière, de la Partie contractante se retirant seront déterminés dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

4 — L'Organisation peut être dissoute si le nombre des Parties contractantes se réduit à moins de 50% des Parties signataires du Protocole de 1997 précité, sous réserve d'une décision de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

5 — Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, sa personnalité et sa capacité juridiques, au sens de l'article 4, subsistent pour les besoins de sa liquidation.»

#### Article XXXV

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 35 ainsi rédigé:

##### «Article 35

1 — Sans préjuger de l'application des dispositions de l'annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, les juridictions des Parties contractantes sont seules compétentes pour connaître des différends qui pourront naître entre l'Organisation, représentée par le Directeur général de l'Agence, et toute personne physique ou morale, relatifs à l'application des actes émanant de l'Organisation.

2 — Sans préjudice de l'application des dispositions de l'annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, la procédure est engagée dans la Partie contractante:

- a) Où le défendeur a son domicile ou son siège;
- b) Où le défendeur a un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante;
- c) Où le défendeur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus;
- d) Où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) à c) ci-dessus.»

#### Article XXXVI

L'article 36 de la Convention devient l'article 39 ainsi rédigé:

##### «Article 39

1 — L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, de tout Etat non signataire de ce dernier Protocole,

est subordonnée à l'accord de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

2 — La décision d'accepter l'adhésion est notifiée à l'Etat non signataire par le Président de l'Assemblée générale.

3 — L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.

4 — L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.»

#### Article XXXVII

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 36 ainsi rédigé:

##### «Article 36

1 — Les amendements apportés dans les conditions prévues à la présente Convention, aux Statuts de l'Agence figurant en annexe I et aux articles 16 et suivants des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en annexe IV sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.

2 — Les dispositions fiscales figurant en annexe III et les articles 1 à 15 inclus des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en annexe IV ne sont pas susceptibles de modification par l'Assemblée générale.

3 — Chaque Partie contractante est liée par l'annexe IV pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Cette durée de cinq ans est automatiquement prorogée par périodes de cinq années. La Partie contractante qui a notifié par écrit à l'Assemblée générale, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, qu'elle ne souhaite pas de prorogation n'est plus liée par l'annexe IV à l'expiration de cette période.

4 — Les droits et obligations de la Partie contractante se retirant peuvent être déterminés si nécessaire dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

5 — La Partie contractante qui n'est plus liée par l'annexe IV peut à tout moment notifier à l'Assemblée générale, par écrit, son souhait d'être liée à nouveau par les dispositions de l'annexe IV. La Partie contractante en question est à nouveau liée par l'annexe IV six mois à compter du jour où l'Assemblée générale, statuant à l'unanimité des suffrages exprimés des Parties contractantes participant au système commun, aura accepté cette demande. La dite Partie contractante est liée par l'annexe IV pour une durée de cinq ans à compter du jour où elle est à nouveau liée par l'annexe IV. Cette durée est prorogée automatiquement dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 3 ci-dessus.»

#### Article XXXVIII

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 40 ainsi rédigé:

##### «Article 40

1 — L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par

le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique, aux conditions dont conviendront les Parties contractantes et ces organisations, dont un ou plusieurs Etats signataires sont membres, ces conditions devant figurer dans un Protocole additionnel à la Convention.

2 — L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera les autres Parties.

3 — L'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion, pour autant que le Protocole additionnel mentionné au paragraphe 1 soit entré en vigueur.»

#### Article XXXIX

L'annexe I à la Convention, relative aux Statuts de l'Agence, est remplacée par l'annexe I à la version coordonnée du texte de la Convention qui figure en annexe au Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997.

#### Article XL

L'annexe II à la Convention, relative aux Régions d'Informations de Vol (article 3 de la Convention), est remplacée par l'annexe II à la version coordonnée du texte de la Convention qui figure en annexe au Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997.

#### Article XLI

L'annexe III (Dispositions fiscales) à la version coordonnée du texte de la Convention qui figure en annexe au Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, constitue l'annexe III à la Convention.

#### Article XLII

L'annexe IV (Dispositions relatives au système commun de redevances de route) à la version coordonnée du texte de la Convention qui figure en annexe au Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, constitue l'annexe IV à la Convention.

#### ANNEXE 2 À L'ACTE FINAL

**Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues.**

La République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche, le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République de Chypre, la République de Croatie, le Royaume de Danemark, le Royaume d'Espagne, la République française, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la République hellénique, la République de Hongrie, l'Irlande, la République italienne, le Grand-Duché de Luxembourg, la République de Malte, la Principauté de Monaco, le Royaume de Norvège, le Royaume des Pays-Bas, la République portugaise, la Roumanie, la République slovaque, la République de Slovénie, le Royaume de Suède, la Confédération suisse, la République tchèque et la République de Turquie:

Considérant que l'accroissement du trafic aérien, la nécessité de centraliser au niveau européen

les actions politiques nationales de chaque Etat européen et l'évolution technologique de la circulation aérienne exigent une révision de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960, amendée par le Protocole modificatif du 12 février 1981, à l'effet de créer un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne pour le contrôle de la circulation aérienne générale dans l'espace aérien européen et sur le site et aux alentours des aéroports;

Considérant qu'il est souhaitable de renforcer la coopération entre les Etats dans le cadre d'EUROCONTROL, en vue d'organiser efficacement et de gérer en toute sécurité l'espace aérien pour les besoins des usagers tant civils que militaires, en partant du principe fondamental que l'espace aérien devrait être considéré comme un système homogène du point de vue des usagers de l'espace aérien, en particulier par l'élaboration de politiques communes, d'objectifs communs, de plans communs et de normes et spécifications communes, ainsi que d'une politique commune dans le domaine des redevances de route, en consultation étroite avec les usagers des services de la circulation aérienne et compte dûment tenu des impératifs de défense;

Considérant la nécessité d'assurer à tous les usagers de l'espace aérien le maximum d'efficacité au coût minimum compatible avec le niveau de sécurité requis et la nécessité de minimiser les incidences négatives sur l'environnement, au moyen d'une harmonisation et d'une intégration des services chargés de la gestion de la circulation aérienne en Europe;

Considérant que les Parties contractantes reconnaissent le besoin d'harmoniser et d'intégrer leurs systèmes de gestion de la circulation aérienne afin de former un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne; Considérant l'importance des initiatives locales en matière de gestion de la circulation aérienne, en particulier au niveau des aéroports;

Considérant que la mise en oeuvre, conformément aux recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, en particulier en termes d'équité et de transparence, d'un système commun de redevances de route, renforce les bases financières du système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne, et facilite la consultation des usagers;

Considérant qu'EUROCONTROL est l'organe de coopération des Parties contractantes dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne; Désireux d'élargir et de renforcer la coopération avec les institutions européennes ou internationales qui sont intéressées à la réalisation des tâches confiées à EUROCONTROL en vue d'améliorer son efficacité;

Considérant en conséquence qu'il est opportun de créer un système européen de gestion de la circulation aérienne dont le fonctionnement s'étende, au-delà des limites territoriales de chaque Partie contractante, à l'ensemble de l'espace aérien couvert par la Convention;

Considérant qu'il importe que les Parties contractantes dotent l'Organisation des moyens juridi-

ques nécessaires au bon accomplissement de ses tâches, principalement dans le domaine du recouvrement des redevances de route et de la gestion des courants de trafic aérien;

Reconnaissant qu'il serait bénéfique, pour permettre à l'Organisation de s'acquitter de ses tâches dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité, de séparer dans la mesure du possible ses fonctions de réglementation et ses fonctions de prestation de services;

Désireux d'encourager d'autres Etats européens à devenir membres de cette organisation internationale:

Sont convenus des dispositions qui suivent:

#### Article I

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960, modifiée par le Protocole du 6 juillet 1970, modifié lui-même par le Protocole du 21 novembre 1978, et amendée par le Protocole du 12 février 1981, ci-après dénommée «la Convention», est remplacée par la version coordonnée du texte de la Convention ci-annexé qui regroupe les textes maintenus en vigueur de la Convention et les amendements introduits par la Conférence diplomatique du 27 juin 1997.

#### Article II

1 — Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats parties à la Convention au 27 juin 1997.

Il est également ouvert, avant la date de son entrée en vigueur, à la signature de tout Etat invité à la Conférence diplomatique au cours de laquelle il a été adopté, et de tout autre Etat autorisé à le signer par la Commission permanente statuant à l'unanimité.

2 — Le présent Protocole sera soumis à ratification, à acceptation ou à approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique.

3 — Le présent Protocole entrera en vigueur le 1er janvier 2000 pour autant que tous les Etats parties à la Convention l'aient ratifié, accepté ou approuvé avant cette date. Si cette condition n'est pas remplie, il entrera en vigueur soit le 1er juillet soit le 1er janvier qui suit la date du dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation selon que ce dépôt a eu lieu au cours du premier ou du deuxième semestre de l'année.

4 — Pour tout Etat signataire du présent Protocole qui n'est pas partie à la Convention et dont l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, celui-ci entrera en vigueur pour cet Etat le 1er jour du deuxième mois suivant la date de dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

5 — Tout Etat signataire du présent Protocole qui n'est pas partie à la Convention devient, par la ratification, acceptation ou approbation de ce Protocole, également partie à la Convention.

6 — Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux Gouvernements des autres Etats parties à la Convention et de tout Etat signataire du présent Pro-

tocole, toute signature, le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, et toute date d'entrée en vigueur du présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus.

#### Article III

À partir de l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Protocole du 6 juillet 1970, tel que modifié par le Protocole du 21 novembre 1978 et par l'article xxxviii du Protocole du 12 février 1981 est remplacé par l'annexe III (intitulée «Dispositions fiscales») à la version coordonnée du texte de la Convention ci-annexé.

#### Article IV

À partir de l'entrée en vigueur du présent Protocole, l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 est abrogé et remplacé par les dispositions pertinentes de la version coordonnée du texte de la Convention ci-annexé, y compris son annexe IV (intitulée «Dispositions relatives au système commun de redevances de route»).

#### Article V

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Protocole auprès du Secrétaire général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

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 Protocole.

Fait à Bruxelles, le 27 juin 1997, en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, française, grecque, hongroise, italienne, néerlandaise, norvégienne, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et turque, 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 Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

Pour la République d'Autriche:

Pour le Royaume de Belgique:

Pour la République de Bulgarie:

Pour la République de Chypre:

Pour la République de Croatie:

Pour le Royaume de Danemark:

Pour le Royaume d'Espagne:

Pour la République française:

Pour le Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la République hellénique:

Pour la République de Hongrie:

Pour l'Irlande:

Pour la République italienne:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour la République de Malte:

Pour la Principauté de Monaco:

Pour le Royaume de Norvège:

Pour le Royaume des Pays-Bas:

Pour la République portugaise:

Pour la Roumanie:

Pour la République slovaque:

Pour la République de Slovénie:

Pour le Royaume de Suède:

Pour la Confédération suisse:

Pour la République tchèque:

Pour la République de Turquie:

- comprenant la définition de stratégies et de programmes dont le but est de développer la capacité nécessaire pour répondre aux besoins de tous les utilisateurs civils et militaires, d'une manière économiquement efficace tout en maintenant le niveau de sécurité requis;
- b) De s'engager à fixer des objectifs spécifiques quant à l'efficacité des opérations de gestion de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol telles que décrites à l'annexe II de la présente Convention dans lesquelles les Etats ont, en conformité avec les dispositions pertinentes de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, accepté d'assurer les services de la circulation aérienne, sans porter atteinte aux principes de liberté de circulation dans les espaces aériens non soumis à la souveraineté des Etats tels qu'ils découlent des conventions, accords internationaux, règles ou principes du droit international public coutumier;
- c) D'instaurer un système d'examen des performances et de fixation d'objectifs de la gestion de la circulation aérienne;
- d) D'appliquer un plan commun de convergence et de mise en oeuvre portant sur les services et installations de navigation aérienne en Europe;
- e) D'adopter et d'appliquer des normes et spécifications communes;
- f) D'harmoniser les réglementations applicables aux services de la circulation aérienne;
- g) De développer la capacité disponible pour répondre à la demande de trafic aérien et d'en assurer (utilisation la plus efficace possible par la création, l'exploitation et le développement conjoints d'un système commun de gestion des courants de trafic aérien en Europe, dans le cadre de la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- h) De favoriser l'acquisition commune de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;
- i) De mettre en oeuvre une politique commune pour l'établissement et le calcul des redevances imposées aux usagers des installations et services de navigation aérienne en route, ci-après dénommées «redevances de route»;
- j) De mettre en oeuvre un mécanisme, distinct de la fourniture de services, pour l'élaboration et l'harmonisation multilatérales d'un régime de réglementation de la sécurité dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne, dans l'optique d'un système intégré de sécurité aéronautique;
- k) De participer à la conception, à la mise en oeuvre et au suivi d'un système mondial de navigation par satellite;
- l) De recenser les possibilités nouvelles d'actions communes dans le domaine de la conception, de la mise en oeuvre, du suivi ou de l'exploitation de systèmes et services de navigation aérienne;
- m) Dans le contexte d'un concept «de porte à porte», d'élaborer une politique globale et un mécanisme efficace approprié de conception et de planification stratégiques des routes et de l'espace aérien.

**Version coordonnée regroupant les textes maintenus en vigueur de l'actuelle Convention et les amendements introduits par la Conférence diplomatique du 27 juin 1997**

**Dispositif coordonné de la Convention**

**Article 1**

1 — Afin de réaliser l'harmonisation et l'intégration nécessaires à la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne, les Parties contractantes conviennent de renforcer leur coopération et de développer leurs activités communes dans le domaine de la navigation aérienne, en tenant dûment compte des nécessités de la défense, tout en assurant à tous les usagers de l'espace aérien le maximum de liberté compatible avec le niveau de sécurité requis dans le cadre de la fourniture de services de la circulation aérienne économiquement efficaces, et en tenant compte de la nécessité de minimiser, lorsque cela est possible, notamment sur les plans opérationnel, technique et économique, toute incidence négative sur l'environnement.

Ces objectifs seront poursuivis sans qu'il soit porté atteinte au principe de souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et à la capacité, pour chaque Etat, d'exercer ses prérogatives en matière de sécurité et de défense dans son espace aérien national.

Elles conviennent à cette fin:

- a) De fixer une politique européenne dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne

2 — Elles instituent à cet effet une «Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)», ci-après dénommée «l'Organisation», qui agira en coopération avec les autorités nationales civiles et militaires ainsi que les organisations d'usagers. Celle-ci comporte trois organes:

- a) Une Assemblée générale qui constitue l'organe responsable de l'élaboration et de l'approbation de la politique générale de l'Organisation, y compris:
  - i) La politique commune relative aux redevances de route et les autres activités de l'Organisation dans le domaine des redevances;
  - ii) Les fonctions d'examen et d'évaluation des performances de l'Organisation;
  - iii) La définition des objectifs de l'Organisation, notamment les objectifs en matière de normalisation, de planification, de performance et de réglementation de la sécurité;
  - iv) Le choix des grands programmes cadres de coopération selon des critères techniques et financiers;
  - v) Les relations extérieures avec les Etats et organisations et les demandes d'adhésion à la présente Convention;
- b) Un Conseil qui constitue l'organe chargé d'exécuter les décisions de l'Assemblée générale et, sous réserve des pouvoirs conférés à cette dernière, de prendre toutes les mesures ayant force d'obligation à l'égard des Parties contractantes, ainsi que de superviser les travaux de l'Agence;
- c) Une Agence, dont les Statuts figurent à l'annexe 1 à la présente Convention, qui constitue l'organe chargé d'accomplir les tâches de l'Organisation conformément aux dispositions des articles suivants de cette Convention, ainsi que les tâches qui lui sont confiées par l'Assemblée générale ou le Conseil, d'établir des propositions appropriées et de mettre en oeuvre les ressources techniques et financières et les moyens en personnel pour atteindre les objectifs fixés.

3 — Le siège de l'Organisation est fixé à Bruxelles.

#### Article 2

1 — L'Organisation est chargée des tâches suivantes:

- a) Élaborer et approuver des plans détaillés d'harmonisation et d'intégration des services et systèmes de circulation aérienne des Parties contractantes, en particulier les systèmes de navigation au sol et embarqués, en vue de la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- b) Coordonner les plans de mise en oeuvre élaborés par les Parties contractantes, de manière à assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- c) Examiner et coordonner pour le compte des Parties contractantes les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par

l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile et coordonner et soumettre à ces organes des amendements ou des propositions;

- d) Définir, concevoir, mettre au point, valider et organiser la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- e) Mettre au point et exploiter un système européen commun de gestion des courants de trafic aérien au sein d'un centre international commun dans le cadre de l'alinéa d) ci-dessus;
- f) Élaborer, adopter et tenir à l'étude des normes, des spécifications et des pratiques communes pour les systèmes et services de gestion de la circulation aérienne;
- g) Élaborer et approuver des procédures en vue de la mise en oeuvre d'une stratégie d'acquisition en commun de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;
- h) Coordonner les programmes de recherche et développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne, en rassembler et en diffuser les résultats, et promouvoir et exécuter en commun des études, des essais et des recherches appliquées, ainsi que des développements techniques dans ce domaine;
- i) Établir un système indépendant d'examen des performances qui traitera de tous les aspects de la gestion du trafic aérien, notamment la politique générale et la planification, la gestion de la sécurité sur le site et aux alentours des aéroports et dans l'espace aérien, ainsi que les aspects financiers et économiques des services fournis, et fixer des objectifs qui traiteront de tous ces aspects;
- j) Étudier et promouvoir les mesures propres à accroître l'efficacité et le rendement dans le domaine de la navigation aérienne;
- k) Élaborer et approuver des critères, procédures et méthodes communs de façon à garantir une efficacité et une qualité optimales des systèmes de gestion de la circulation aérienne et des services de la circulation aérienne;
- l) Mettre au point des propositions en vue d'une harmonisation de la réglementation européenne applicable aux services de la circulation aérienne;
- m) Appuyer l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse de l'utilisation de l'espace aérien par les usagers civils et militaires;
- n) Élaborer et approuver des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports;
- o) Élaborer et approuver des critères communs de sélection et des politiques communes pour la formation, l'octroi des licences et l'évaluation des aptitudes du personnel des services de la circulation aérienne;
- p) Concevoir, mettre en place et exploiter les éléments des futurs systèmes européens communs qui lui sont confiés par les Parties contractantes;
- q) Établir, facturer et percevoir les redevances de route, pour le compte des Parties contractantes



participant au système commun de redevances de route, dans les conditions prévues à l'annexe IV;

- r) Établir et mettre en oeuvre un mécanisme permettant de développer et d'harmoniser, au niveau multilatéral, la réglementation en matière de sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
- s) Exécuter toute autre tâche relevant des principes et objectifs de la présente Convention.

2 — L'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, et sur la base d'un ou de plusieurs accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties contractantes intéressées:

- a) Assister lesdites Parties contractantes dans la planification, la spécification et la création de systèmes et de services de la circulation aérienne;
- b) Fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de la circulation aérienne, pour le compte desdites Parties contractantes;
- c) Assister lesdites Parties contractantes en ce qui concerne l'établissement, la facturation et la perception des redevances qu'elles imposent aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'annexe IV à la présente Convention.

3 — L'Organisation peut:

- a) Conclure des accords particuliers avec les Parties non contractantes intéressées à participer à l'exécution des tâches prévues au paragraphe 1 de l'article 2;
- b) À la demande de Parties non contractantes ou d'autres organisations internationales exécuter, en leur nom, toute autre tâche relevant du présent article, sur la base d'accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.

4 — L'Organisation veille à ce que, dans la mesure du possible, ses fonctions de prestation de services, en particulier celles prévues aux alinéas e), g), p) et q) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 2 de l'article 2 et à l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 2, soient exercées indépendamment de ses fonctions de réglementation.

5 — Pour faciliter l'exécution de ses tâches, l'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, créer des entreprises qui seront régies par des statuts spécifiques relevant soit du droit international public, soit du droit national d'une Partie contractante, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.

#### Article 3

1 — La présente Convention s'applique aux services de navigation aérienne en route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aérienne dans les Régions d'Information de Vol énumérées à l'annexe II.

2 — a) Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol figurant à l'annexe II, fait l'objet d'une décision

de l'Assemblée générale à l'unanimité des suffrages exprimés lorsqu'elle aurait, pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la présente Convention.

b) Toute modification qui n'a pas un tel effet sera néanmoins notifiée à l'Organisation par la Partie contractante intéressée.

3 — Au sens de la présente Convention, l'expression «circulation aérienne» vise celle des aéronefs civils, ainsi que des aéronefs militaires, de douane et de police qui se conforment aux procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Sur la base d'un accord particulier, tel que les accords visés à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2, une Partie contractante peut demander que l'expression «circulation aérienne» s'applique au reste du trafic évoluant sur son territoire.

#### Article 4

L'Organisation a la personnalité juridique. Sur le territoire des Parties contractantes, elle possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales; elle peut notamment acquérir ou aliéner des biens mobiliers ou immobiliers et ester en justice. Sauf dispositions contraires de la présente Convention ou des Statuts figurant en annexe I, elle est représentée par l'Agence, qui agit au nom de l'Organisation. L'Agence gère le patrimoine de l'Organisation.

#### Article 5

1 — L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties contractantes au niveau ministériel. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

2 — Le Conseil est composé de représentants des Parties contractantes au niveau des Directeurs généraux de l'Aviation civile. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

3 — Pour les questions relatives au système commun de redevances de route, l'Assemblée générale et le Conseil sont composés des représentants des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route dans les conditions prévues à l'annexe IV.

4 — Les représentants d'organisations internationales qui peuvent contribuer au travail de l'Organisation sont, en tant que de besoin, invités par l'Assemblée générale ou par le Conseil à participer en tant qu'observateurs aux structures de travail de l'Organisation.

#### Article 6

1 — L'Assemblée générale prend des décisions à l'égard des Parties contractantes, du Conseil et de l'Agence, en particulier dans les cas mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 1.

En outre, l'Assemblée générale:

- a) Nomme le Directeur général de l'Agence sur recommandation du Conseil;
- b) Autorise la présentation de recours au nom de l'Organisation devant la Cour permanente d'ar-

bitrage de La Haye dans les cas mentionnés à l'article 34;

- c) Établit les principes régissant l'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2;
- d) Approuve les amendements à l'annexe I dans les conditions de vote prévues au paragraphe 1 de l'article 8;
- e) Approuve les amendements aux annexes II et IV dans les conditions de vote prévues au paragraphe 3 de l'article 8;
- f) Procède à une revue périodique des tâches de l'Organisation.

2 — Pour formuler la politique commune relative aux redevances de route, l'Assemblée générale, notamment:

- a) Établit les principes régissant la détermination des coûts imputables par les Parties contractantes et l'Organisation aux usagers pour les installations et services de navigation aérienne en route mis à leur disposition;
- b) Arrête la formule de calcul des redevances de route;
- c) Détermine les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route et peut en outre décider que, pour certaines catégories de vols ainsi exonérés du paiement des redevances de route qui relèvent de l'annexe IV, les coûts encourus au titre des installations et services de navigation aérienne en route puissent être recouverts directement par les Parties contractantes;
- d) Approuve les rapports du Conseil relatifs aux redevances de route.

3 — L'Assemblée générale peut:

- a) Renvoyer pour étude au Conseil toute question relevant de sa compétence;
- b) Déléguer, lorsque nécessaire, au Conseil le pouvoir de prendre des décisions dans les matières relevant de sa compétence générale, visées à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 1;
- c) Établir tout autre organe subsidiaire qu'elle juge nécessaire.

#### Article 7

1 — Le Conseil, en vertu des pouvoirs que lui confère la présente Convention, peut prendre des décisions à l'égard des Parties contractantes, en ce qui concerne les tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2.

2 — Le Conseil, en vertu des pouvoirs de tutelle que lui confère la présente Convention à l'égard de l'Agence:

- a) Approuve, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien qu'il a reconnues, les programmes de travail quinquennaux et annuels de l'Agence que lui soumet cette dernière pour l'accomplissement des tâches visées à l'article 2, ainsi que le plan financier quinquennal et le budget, y compris les obligations financières, le rapport d'activité de l'Agence et les rapports présentés en application de l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article 2, du paragraphe 3 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11 des Statuts de l'Agence;

b) Approuve les principes qui régissent la structure générale de l'Agence;

- c) Supervise les activités de l'Agence dans le domaine des redevances de navigation aérienne;
- d) Détermine, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien et des aéroports qu'il a reconnues, les conditions générales d'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2, en tenant dûment compte des prérogatives exercées par les Etats dans la gestion de leur espace aérien. Ces conditions générales doivent notamment prévoir les règles applicables, ainsi que les procédures de constatation du non-respect de ces règles;
- e) Formule des directives à l'intention de l'Agence, au vu des comptes rendus réguliers fournis par celle-ci, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire pour l'accomplissement des tâches confiées à l'Agence, et approuve les modalités de la coopération entre l'Agence et les structures nationales concernées pour permettre à l'Agence de préparer les propositions appropriées;
- f) Désigne, sur proposition du Directeur général, la société d'auditeurs-conseil qui prête son concours à la Mission d'Audit pour l'examen des comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses;
- g) Peut demander que les services de l'Agence fassent l'objet d'inspections administratives et techniques;
- h) Donne décharge au Directeur général de sa gestion relative au budget;
- i) Approuve la nomination par le Directeur général des Directeurs de l'Agence;
- j) Approuve le Statut du Directeur général, le Statut administratif du personnel, le Règlement financier et le Règlement des marchés;
- k) Peut autoriser l'ouverture par l'Agence de négociations relatives aux accords particuliers visés à l'article 2, adopte les accords négociés avant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée générale ou les conclut s'il bénéficie d'une délégation en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13;
- l) Approuve un Règlement sur la protection des données;
- m) Dans l'accomplissement des tâches visées à l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article 2, fixe les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.

3 — Le Conseil établit une Commission d'examen des performances et une Commission de réglementation de la sécurité. Ces Commissions font des propositions au Conseil et bénéficient de l'assistance et de l'appui administratif des services de l'Agence, qui disposent d'une indépendance suffisante pour exercer leurs fonctions.

4 — Le Conseil établit un Comité permanent d'interface civile-militaire.

5 — Le Conseil établit une Mission d'audit à laquelle il peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs.

6 — Le Conseil peut se faire assister par d'autres comités dans d'autres domaines d'activité de l'Organisation.

7 — Le Conseil peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs au Comité permanent d'interface civile-militaire et à tout comité créé après l'entrée en vigueur de la présente Convention. Ces délégations d'attributions ou de pouvoirs ne font pas obstacle à la faculté pour le Conseil d'évoquer à tout moment une affaire dans le cadre de sa mission de supervision générale.

#### Article 8

1 — Les décisions prises à l'égard des Parties contractantes par l'Assemblée générale, notamment sur la base de l'alinéa *a*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base de l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du paragraphe 1 de l'article 7, sont acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité représente au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés aux alinéas *i*), *p*), *r*) et *s*) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 5 de l'article 2, aux alinéas *a*), *c*) et *d*) du paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 2 de l'article 6, à l'alinéa *b*) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas *d*), *j*) et *k*) du paragraphe 2 de l'article 7, aux paragraphes 3, 6 et 7 de l'article 7, à l'article 12 et aux paragraphes 2 et 3 de l'article 13.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises en application de l'article 3 de l'annexe IV. Dans les cas de détermination des taux unitaires, des tarifs et des conditions d'application du système de redevances de route mentionnés à l'alinéa *c*) de l'article 3 de l'annexe IV, une décision ne s'applique pas à une Partie contractante qui, ayant voté contre, en décide ainsi. Dans ce cas, cette Partie contractante a cependant l'obligation de présenter un exposé de ses raisons et ne peut remettre en cause la politique commune telle qu'elle est définie au paragraphe 2 de l'article 6.

2 — Les décisions prises à l'égard de l'Agence par l'Assemblée générale, notamment sur la base des alinéas *a*) et *c*) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base des alinéas *b*) et *c*) du paragraphe 2 de l'article 1, sont acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité représente plus de la moitié des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11 et plus de la moitié des Parties contractantes exprimant un suffrage. Dans les cas d'une importance particulière et à condition qu'au moins un tiers des Parties contractantes ayant voix délibérative en fassent la demande, la majorité doit représenter au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés au lieu de plus de la moitié.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 6, à l'alinéa *a*) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas *a*) à *c*) et *e*) à *i*), *l*) et *m*) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 2 de l'article 9 et au paragraphe 2 de l'article 10.

3 — Toutefois, les décisions sont prises à l'unanimité des suffrages exprimés en ce qui concerne les demandes d'adhésion à l'Organisation mentionnées à l'article 39, les modifications éventuelles apportées à l'annexe II, à l'exception du cas visé à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 3, et à l'annexe IV, et les conditions de retrait

ou d'adhésion mentionnées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 36 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 38.

4 — Les décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil ont force d'obligation à l'égard des Parties contractantes et de l'Agence sous réserve des dispositions de l'article 9.

#### Article 9

1 — Si une Partie contractante notifie à l'Assemblée générale ou au Conseil que des raisons impératives d'intérêt national touchant la défense nationale ou la sécurité l'empêchent de donner suite à une décision prise à la majorité des suffrages exprimés dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ci-dessus, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de présenter à l'Assemblée générale ou au Conseil un exposé de ces raisons et une déclaration précisant si:

- a) Il s'agit d'une question telle qu'il n'y a pas d'objection à ce que la décision prenne effet pour les autres Parties contractantes, étant précisé que, pour sa part, ladite Partie contractante n'appliquera pas la décision ou l'appliquera seulement en partie;
- b) Il s'agit d'une question d'une importance telle pour ses intérêts nationaux de défense et de sécurité que la décision ne doit pas être mise en oeuvre du tout sans la prise d'une seconde décision, selon les modalités énoncées à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 ci-après.

2 — *a*) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 sont d'application, le Directeur général rend compte, à l'Assemblée générale ou au Conseil, au moins une fois par an, de l'avancement des travaux visant à ce qu'aucune Partie contractante ne déroge.

*b*) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 sont d'application, la mise en oeuvre de la décision est suspendue et celle-ci est, dans un délai à déterminer, soumise à l'Assemblée générale pour une deuxième décision, même si la première est une décision du Conseil. Si comme suite à ce nouvel examen, la deuxième décision confirme la première, une Partie contractante peut y déroger dans les conditions prévues à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 ci-dessus. L'Assemblée générale réexaminera la première décision dans un délai ne pouvant excéder un an.

3 — En cas de guerre ou de conflit, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action d'aucune des Parties contractantes affectées. Le même principe est d'application en cas de situation de crise ou d'urgence nationale. Chaque Partie contractante peut notamment reprendre temporairement la responsabilité, en tout ou en partie, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa compétence pour des raisons impératives d'intérêt national, notamment dans le domaine de la défense. L'architecture du système européen de gestion de la circulation aérienne doit permettre la reprise effective de ces services en conformité avec les besoins des Parties contractantes.

#### Article 10

1 — La contribution annuelle de chacune des Parties contractantes au budget est, pour chaque exercice, déterminée selon la formule de répartition ci-après:

- a) Une première fraction, à concurrence de 30% de la contribution, est calculée proportionnel-

lement à la valeur du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 2 ci-dessous;

- b) Une deuxième fraction, à concurrence de 70% de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 3 ci-dessous.

2 — Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économiques — ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision du Conseil — en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé dans l'unité de compte européenne appropriée.

3 — L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.

#### Article 11

1 — La pondération prévue à l'article 8 est déterminée selon le tableau suivant:

**Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes.**

|                           | Nombre<br>de voix |
|---------------------------|-------------------|
| Inférieur à 1 %           | 1                 |
| De 1 % à moins de 2 %     | 2                 |
| De 2 % à moins de 3 %     | 3                 |
| De 3 % à moins de 4 1/2 % | 4                 |
| De 4 1/2 % à moins de 6 % | 5                 |
| De 6 % à moins de 7 1/2 % | 6                 |
| De 7 1/2 % à moins de 9 % | 7                 |
| De 9 % à moins de 11 %    | 8                 |
| De 11 % à moins de 13 %   | 9                 |
| De 13 % à moins de 15 %   | 10                |
| De 15 % à moins de 18 %   | 11                |
| De 18 % à moins de 21 %   | 12                |
| De 21 % à moins de 24 %   | 13                |
| De 24 % à moins de 27 %   | 14                |
| De 27 % à moins de 30 %   | 15                |
| 30 %                      | 16                |

2 — La fixation initiale du nombre de voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 10 ci-dessus.

3 — En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.

4 — Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, selon les dispositions prévues ci-dessus.

#### Article 12

L'Assemblée générale et le Conseil établissent leur Règlement intérieur, qui fixe notamment les règles régissant l'élection d'un Président et d'un Vice-Président, ainsi que les règles d'application de la procédure de scrutin et du quorum.

#### Article 13

1 — L'Organisation entretient avec les Etats et les autres organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de son objet.

2 — L'Assemblée générale est, sans préjudice des dispositions de l'alinéa k) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 3 du présent article et de l'article 15, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

3 — L'Assemblée générale peut, sur proposition du Conseil, déléguer à ce dernier la décision de conclure les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

#### Article 14

Les accords particuliers prévus à l'article 2 doivent fixer les tâches, droits et obligations respectifs des Parties aux accords ainsi que les conditions de financement et déterminer les mesures à prendre. Ils peuvent être négociés par l'Agence dans les conditions prévues à l'alinéa k) du paragraphe 2 de l'article 7.

#### Article 15

Dans le cadre des directives données par le Conseil, l'Agence peut établir avec les services techniques intéressés, publics ou privés, relevant des Parties contractantes, de Parties non contractantes ou d'organismes internationaux, les relations indispensables à la coordination de la circulation aérienne et au fonctionnement de ses propres services. Elle peut conclure à cet effet, au nom de l'Organisation, sous réserve d'en informer le Conseil, des contrats de caractère purement administratif, technique ou commercial dans la mesure où ils sont nécessaires à son fonctionnement.

#### Article 16

1 — Le caractère d'utilité publique est reconnu, le cas échéant, conformément aux législations nationales, avec les effets qui découlent des dispositions de celles-ci relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, aux acquisitions immobilières nécessaires à l'implantation des installations de l'Organisation, sous réserve de l'accord des gouvernements intéressés. La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être diligentée par les autorités compétentes de l'Etat en cause, conformément à sa législation nationale, en vue de réaliser ces acquisitions à défaut d'accord amiable.

2 — Sur le territoire des Parties contractantes où la procédure visée au paragraphe précédent n'existe pas, l'Organisation peut bénéficier des procédures d'acquisition forcée utilisables au profit de l'aviation civile et des télécommunications.

3 — Les Parties contractantes reconnaissent à l'Organisation, pour les ouvrages et services établis pour son compte sur leurs territoires respectifs, le bénéfice de l'application des réglementations nationales relatives aux limitations du droit de propriété immobilière qui existeraient dans l'intérêt public au profit des services nationaux pour le même objet et notamment de celles qui concernent les servitudes d'utilité publique.

4 — L'Organisation supportera les frais découlant de l'application des dispositions du présent article, y compris le montant des indemnités dues conformément à

la législation de l'Etat sur le territoire duquel les biens sont situés.

#### Article 17

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence applique les règlements en vigueur sur les territoires des Parties contractantes et dans les espaces aériens pour lesquels la fourniture des services de la circulation aérienne leur est confiée en vertu des accords internationaux auxquels elles sont parties.

#### Article 18

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, et dans la limite des droits conférés aux services de la circulation aérienne, l'Agence donne aux commandants de bord toutes instructions nécessaires. Ils sont tenus de s'y conformer, hormis les cas de force majeure envisagés dans les règlements mentionnés à l'article précédent.

#### Article 19

1 — Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *e*) du paragraphe 1 de l'article 2, l'Organisation détermine, conformément aux conditions générales prévues à l'alinéa *d*) du paragraphe 2 de l'article 7, les mesures de régulation nécessaires, et les communique aux exploitants d'aéronefs et aux services appropriés de la circulation aérienne. Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les services appropriés de la circulation aérienne se conforment à ces mesures, sauf raisons impérieuses de sécurité.

2 — Le respect, par les services de la circulation aérienne d'une Partie contractante, des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article relève de la responsabilité exclusive de ladite Partie contractante.

3 — A la requête de l'Organisation, en cas d'inobservation des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article par un exploitant d'aéronef ou un commandant de bord, la procédure de poursuite d'un contrevenant peut être engagée:

- a) Par la Partie contractante où l'inobservation a été constatée, sur son territoire;
- b) Par l'Organisation conformément aux chefs de compétence énoncés à l'article 35, si la Partie contractante sur le territoire de laquelle la procédure doit être engagée en est d'accord.

4 — Les Parties contractantes sont tenues d'incorporer dans leur législation nationale des dispositions assurant le respect des conditions générales prévues à l'alinéa *d*) du paragraphe 2 de l'article 7.

#### Article 20

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa *e*) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 2, les infractions à la réglementation de la navigation aérienne commises dans l'espace aérien où l'Agence exerce ces tâches sont constatées dans les procès-verbaux par des agents spécialement commissionnés par elle à cet effet, sans préjudice du droit reconnu

par les législations nationales aux agents des Parties contractantes de constater les infractions de même nature. Les procès-verbaux visés ci-dessus ont devant les tribunaux nationaux la même valeur que ceux dressés par les agents nationaux qualifiés pour constater les infractions de même nature.

#### Article 21

1 — La circulation des publications et des autres supports d'information expédiés par l'Organisation ou destinés à celle-ci, et correspondant à ses activités officielles n'est soumise à aucune restriction.

2 — Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement aussi favorable que celui accordé par chaque Partie contractante aux organisations internationales similaires.

#### Article 22

1 — L'Organisation est exonérée, sur le territoire des Parties contractantes, de tous droits et taxes à l'occasion de sa constitution, de sa dissolution et de sa liquidation.

2 — Elle est exonérée des droits et taxes auxquels donneraient lieu les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

3 — Elle est exonérée de tous impôts directs susceptibles de s'appliquer à elle-même, ainsi qu'à ses biens, avoirs et revenus.

4 — Elle est exonérée des perceptions fiscales indirectes que pourraient entraîner les émissions d'emprunts et dont elle serait personnellement débitrice.

5 — Elle est exonérée de tout impôt de caractère exceptionnel ou discriminatoire.

6 — Les exonérations prévues au présent article ne s'étendent pas aux impôts et taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

#### Article 23

1 — L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus, et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les matériaux, matériels, fournitures et autres objets importés pour l'usage officiel de l'Organisation et destinés aux immeubles et installations de l'Organisation ou à son fonctionnement.

2 — Les marchandises ainsi importées ne peuvent être ni vendues, ni prêtées ou cédées, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle elles auront été introduites, sauf dans les conditions fixées par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.

3 — Toutes mesures de contrôle jugées utiles pour être prises pour s'assurer que les matériaux, matériels, fournitures et autres objets indiqués au premier paragraphe et importés à destination de l'Organisation ont bien été livrés à ladite Organisation et affectés aux immeubles et installations officiels ou à son fonctionnement.

4 — L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et exemptée de toute prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les publications visées à l'article 13 des Statuts ci-annexés.

## Article 24

1 — L'Organisation peut détenir toutes devises et avoir des comptes en toutes monnaies dans la mesure nécessaire à l'exécution des opérations répondant à son objet.

2 — Les Parties contractantes s'engagent à lui accorder les autorisations nécessaires pour effectuer, suivant les modalités prévues dans les règlements nationaux et accords internationaux applicables, tous les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de l'Organisation y compris l'émission et le service des emprunts lorsque l'émission de ces derniers aura été autorisée par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.

## Article 25

1 — L'Agence peut faire appel au concours de personnes qualifiées ressortissantes des Parties contractantes.

2 — Les membres du personnel de l'Organisation ainsi que les membres de leur famille vivant à leur foyer bénéficient des exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales similaires.

3 — a) Les Parties contractantes accordent, en période de crise internationale, aux membres du personnel de l'Organisation et aux membres de leur famille vivant à leur foyer, les mêmes facilités de rapatriement que celles reconnues au personnel des autres organisations internationales.

b) Les obligations du personnel de l'Organisation vis-à-vis de celle-ci ne sont pas affectées par la disposition du a) ci-dessus.

4 — Il ne peut être fait exception aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article que pour des motifs tirés de l'ordre, de la sécurité ou de la santé publics.

5 — Les membres du personnel de l'Organisation:

- a) Bénéficient de la franchise des droits et taxes de douane autres que les redevances ou impositions représentatives de services rendus, pour l'importation des effets personnels, meubles et autres objets de ménage usagés qu'ils apportent de l'étranger lors de leur premier établissement et pour la réexportation de ces mêmes effets, meubles et objets, lors de la cessation de leurs fonctions;
- b) Peuvent, à l'occasion de leur prise de fonction sur le territoire de l'une des Parties contractantes, importer temporairement en franchise leur voiture automobile personnelle et ensuite, au plus tard à la fin de leur temps de service, réexporter ce véhicule en franchise, sous réserve, dans l'une et l'autre hypothèse, des conditions jugées nécessaires dans tous les cas particuliers, par le gouvernement de la Partie contractante intéressée;
- c) Jouissent de l'inviolabilité pour tous leurs papiers et documents officiels.

6 — Il n'est pas fait obligation aux Parties contractantes d'accorder à leurs propres ressortissants les facilités prévues aux a) et b) du paragraphe 5 ci-dessus.

7 — Le Directeur général de l'Agence, outre les privilèges, exemptions et facilités prévus pour le personnel

de l'Organisation, jouit de l'immunité de juridiction pour ses actes, y compris ses paroles et écrits, accomplis dans le cadre de son activité officielle; cette immunité n'est pas applicable en cas d'infraction à la réglementation de la circulation routière ou en cas de dommage causé par un véhicule lui appartenant ou conduit par lui.

8 — Les gouvernements intéressés prennent toutes mesures utiles pour assurer la liberté de transfert des salaires nets.

## Article 26

Les représentants des Parties contractantes, dans l'exercice de leurs fonctions ainsi qu'au cours de leurs voyages à destination ou en provenance du lieu de réunion, jouissent de l'inviolabilité pour tous leurs papiers et documents officiels.

## Article 27

En raison de son régime propre de prévoyance sociale, l'Organisation, le Directeur général et le personnel de l'Organisation sont exemptés de toutes contributions obligatoires à des organismes nationaux de prévoyance sociale, sans préjudice des arrangements existant entre l'Organisation et une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997.

## Article 28

1 — La responsabilité contractuelle de l'Organisation est réglée par la loi applicable au contrat en cause.

2 — En ce qui concerne la responsabilité non contractuelle, l'Organisation doit réparer les dommages causés par la faute de ses organes ou de ses agents dans l'exercice de leurs fonctions dans la mesure où ces dommages leur sont imputables. La disposition qui précède n'est pas exclusive du droit à d'autres réparations fondé sur la législation nationale des Parties contractantes.

## Article 29

1 — a) Les installations de l'Organisation sont inviolables. Les biens et avoirs de l'Organisation sont exemptés de toute réquisition, expropriation et confiscation.

b) Les archives de l'Organisation et tous les papiers et documents officiels lui appartenant sont inviolables en quelque endroit qu'ils se trouvent.

2 — Les biens et avoirs de l'Organisation ne peuvent être saisis ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée, si ce n'est par décision de justice. Cette décision de justice ne pourra être prise qu'à la condition que l'Organisation ait été informée dans un délai raisonnable de la procédure en question et qu'elle ait pu disposer de moyens adéquats pour développer sa défense. Toutefois, les installations de l'Organisation ne peuvent être saisies ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée.

3 — Toutefois, pour effectuer les enquêtes judiciaires et assurer l'exécution des décisions de justice sur leur territoire respectif, les autorités compétentes de l'Etat du siège et des autres pays où sont situées ces installations et archives ont accès, après en avoir avisé le Directeur général de l'Agence, aux installations et archives de l'Organisation.

## Article 30

1 — L'Organisation collabore en tout temps avec les autorités compétentes des Parties contractantes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'as-

surer l'observation des règlements de police, et d'éviter tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges, immunités, exemptions ou facilités énumérés dans la présente Convention.

2 — L'Organisation facilite dans la mesure du possible la réalisation des travaux d'intérêt public à exécuter sur le territoire des Parties contractantes à l'intérieur ou dans le voisinage des immeubles qui lui sont affectés.

#### Article 31

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence est tenue de donner aux Parties contractantes qui en formulent la demande toutes les informations relatives aux aéronefs dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions liées à l'espace aérien de la Partie contractante concernée, afin de permettre aux dites Parties contractantes concernées de contrôler l'application des accords internationaux et des réglementations nationales.

#### Article 32

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence est tenue de donner aux Parties contractantes qui en formulent la demande toutes les informations relatives aux aéronefs dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions liées à l'espace aérien de la Partie contractante concernée, afin de permettre aux dites Parties contractantes concernées de contrôler l'application des accords internationaux et des réglementations nationales.

#### Article 33

Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité pour l'Agence de réaliser son équilibre financier, et s'engagent à mettre à sa disposition les moyens financiers appropriés dans les limites et conditions définies par la présente Convention et les Statuts de l'Agence figurant en annexe I.

#### Article 34

1 — Tout différend survenant entre deux Parties contractantes ou davantage, ou entre une ou plusieurs Parties contractantes et l'Organisation, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de la présente Convention, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation, qui n'aura pu être réglé dans un délai de six mois par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement, est soumis à l'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de ladite Cour.

2 — Le nombre d'arbitres est fixé à trois.

3 — L'arbitrage a lieu à La Haye. Le Bureau international de la Cour permanente d'arbitrage sert de greffe et fournit des services administratifs suivant les instructions données par la Cour permanente d'arbitrage.

4 — Les décisions de la Cour permanente d'arbitrage sont obligatoires pour les Parties au différend.

#### Article 35

1 — Sans préjuger de l'application des dispositions de l'annexe IV en matière de recouvrement forcé des

redevances de route, les juridictions des Parties contractantes sont seules compétentes pour connaître des différends qui pourront naître entre l'Organisation, représentée par le Directeur général de l'Agence, et toute personne physique ou morale, relatifs à l'application des actes émanant de l'Organisation.

2 — Sans préjuger de l'application des dispositions de l'annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, la procédure est engagée dans la Partie contractante:

- a) Où le défendeur a son domicile ou son siège;
- b) Où le défendeur a un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante;
- c) Où le défendeur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus;
- d) Où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) à c) ci-dessus.

#### Article 36

1 — Les amendements apportés dans les conditions prévues à la présente Convention, aux Statuts de l'Agence figurant en annexe I et aux articles 16 et suivants des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en annexe IV sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.

2 — Les dispositions fiscales figurant en annexe III et les articles 1 à 15 inclus des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en annexe IV ne sont pas susceptibles de modification par l'Assemblée générale.

3 — Chaque Partie contractante est liée par l'annexe IV pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Cette durée de cinq ans est automatiquement prorogée par périodes de cinq années. La Partie contractante qui a notifié par écrit à l'Assemblée générale, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, qu'elle ne souhaite pas de prorogation n'est plus liée par l'annexe IV à l'expiration de cette période.

4 — Les droits et obligations de la Partie contractante se retirant peuvent être déterminés si nécessaire dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

5 — La Partie contractante qui n'est plus liée par l'annexe IV peut à tout moment notifier à l'Assemblée générale, par écrit, son souhait d'être liée à nouveau par les dispositions de l'annexe IV. La Partie contractante en question est à nouveau liée par l'annexe IV six mois à compter du jour où l'Assemblée générale, statuant à l'unanimité des suffrages exprimés des Parties contractantes participant au système commun, aura accepté cette demande. Ladite Partie contractante est liée par l'annexe IV pour une durée de cinq ans à compter du jour où elle est à nouveau liée par l'annexe IV. Cette durée est prorogée automatiquement dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 3 ci-dessus.

#### Article 37

Les Parties contractantes s'engagent à faire bénéficier l'Agence des dispositions légales en vigueur visant à sau-

vegarder la continuité des services d'utilité générale nécessaires pour le bon fonctionnement des services opérationnels.

#### Article 38

1 — La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981, puis par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est prorogée pour une durée indéterminée.

2 — Après que la Convention ainsi prorogée aura été en vigueur pendant vingt ans, toute Partie contractante pourra mettre fin en ce qui la concerne à l'application de la Convention par une notification écrite au gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats contractants.

La décision de retrait prendra effet à la fin de l'année suivant celle au cours de laquelle le retrait a été notifié, à condition que l'accord particulier prévu au paragraphe 3 ci-dessous ait été conclu à cette date. A défaut, la décision de retrait prendra effet à la date fixée dans ledit accord particulier.

3 — Les droits et obligations, notamment en matière financière, de la Partie contractante se retirant seront déterminés dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

4 — L'Organisation peut être dissoute si le nombre des Parties contractantes se réduit à moins de 50% des Parties signataires du Protocole de 1997 précité, sous réserve d'une décision de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

5 — Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, sa personnalité et sa capacité juridiques, au sens de l'article 4, subsistent pour les besoins de sa liquidation.

#### Article 39

1 — L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, de tout Etat non signataire de ce dernier Protocole, est subordonnée à l'accord de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

2 — La décision d'accepter l'adhésion est notifiée à l'Etat non signataire par le Président de l'Assemblée générale.

3 — L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.

4 — L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.

#### Article 40

1 — L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique, aux conditions dont conviendront les Parties contractantes et ces organisations, dont un ou plusieurs Etats signataires sont membres, ces conditions devant figurer dans un Protocole additionnel à la Convention.

2 — L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera les autres Parties.

3 — L'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion, pour autant que le Protocole additionnel mentionné au paragraphe 1 soit entré en vigueur.

Le présent dispositif coordonné de la Convention et ses annexes sont établis en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, française, grecque, hongroise, italienne, néerlandaise, norvégienne, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et turque. En vertu de la clause finale de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960, de la clause finale du Protocole du 12 février 1981 amendant ladite Convention, ainsi que de la clause finale du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997 et coordonnant ladite Convention suite aux différentes modifications intervenues, le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

#### ANNEXE I

#### Statuts de l'Agence

#### Article 1

1 — L'Agence est l'organe chargé d'atteindre les objectifs et d'exécuter les tâches énoncés par la Convention ou fixés par l'Assemblée générale ou par le Conseil et leurs organes subsidiaires. Elle établit et soumet aux organes compétents des propositions relatives à l'exercice de leurs fonctions et à l'exécution de leurs tâches ainsi qu'aux autres tâches déléguées à l'Organisation. Elle prête également assistance à l'Assemblée générale et au Conseil ainsi qu'à leurs organes subsidiaires dans l'exécution de leurs fonctions de surveillance.

2 — Dans l'exercice de ses fonctions, l'Agence peut se faire assister, lorsque cela est nécessaire, par des experts civils et militaires désignés par les Etats ou les organisations de fourniture de services concernées.

3 — L'Agence sert de point de centralisation de la coopération et de la coordination intergouvernementales dans le domaine de la navigation aérienne. Elle soumet des propositions et apporte l'appui nécessaire à la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne et à sa mise en œuvre.

4 — Elle fournit en particulier des services de réglementation, d'information, d'appui et de conseil aux Parties contractantes, et sur la base d'accords conclus en application de l'article 2 de la Convention, à des organisations internationales reconnues et à des Etats non contractants.

5 — En particulier, l'Agence:

- a) Coordonne les plans de réalisation des Parties contractantes pour assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
- b) Examine les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant



- tant de l'aviation civile, et coordonne et soumet des amendements aux documents de l'OACI;
- c) Élabore des propositions de plans détaillés visant à l'harmonisation et à l'intégration des services et systèmes de la circulation aérienne, en particulier les éléments au sol et de bord des systèmes de navigation aérienne des Parties contractantes, en vue d'établir un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;
  - d) Élabore des propositions relatives au mécanisme de planification et d'organisation stratégiques des routes et des structures d'appui de l'espace aérien en coordination avec des experts civils et militaires désignés par les Etats;
  - e) Élabore des propositions aux fins d'harmonisation des réglementations applicables aux services de la circulation aérienne, élabore des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports et favorise l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse d'utilisation de l'espace aérien entre usagers civils et militaires;
  - f) Fait des propositions ou joue un rôle consultatif dans tous les aspects de la politique générale et de la planification. Son champ d'action n'est pas limité à la gestion du trafic aérien en route, mais élargi à une approche «de porte à porte» intégrée de la gestion du trafic aérien. Elle bénéficie de l'assistance des experts nationaux pour élaborer des propositions en la matière;
  - g) Étudie et promeut des mesures visant à l'amélioration de l'efficacité et du rendement dans le domaine de la navigation aérienne;
  - h) Élabore des critères, des procédures et des méthodes communs pour assurer une efficacité et une qualité maximales des systèmes de gestion du trafic aérien et des services de la circulation aérienne;
  - i) Coordonne les programmes de recherche, de développement, d'essai et d'évaluation (RDTE) des organisations nationales de gestion du trafic aérien, notamment la collecte et la diffusion des résultats;
  - j) Réalise des études, essais et travaux de recherche appliquée communs, ainsi que d'autres développements techniques;
  - k) Définit, conçoit, met au point, valide et organise la réalisation d'un système uniforme de gestion de la circulation aérienne en Europe, sous l'égide du Conseil.

6 — Lorsqu'elle assure des services de navigation aérienne, l'Agence a pour mission:

- a) D'éviter les abordages entre aéronefs;
- b) D'assurer l'écoulement ordonné et rapide de la circulation aérienne;
- c) De fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- d) D'alerter les organes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des services de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

7 — L'Agence travaille en étroite collaboration avec les organisations d'usagers, afin de satisfaire le plus effi-

cacement et le plus économiquement possible les besoins de l'aviation civile. Elle travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires afin de satisfaire dans les mêmes conditions les besoins particuliers de l'aviation militaire.

8 — Pour l'exercice de sa mission, l'Agence peut notamment construire et exploiter les bâtiments et installations qui lui sont nécessaires. Elle fait toutefois appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes chaque fois que cela se justifie d'un point de vue technique et économique, afin d'éviter tout double emploi.

#### Article 2

1 — Sous réserve des pouvoirs reconnus à l'Assemblée générale et au Conseil, l'Agence est administrée par un Directeur général qui bénéficie d'une large autonomie de gestion pour la mise en place, l'utilisation et le bon fonctionnement des moyens techniques, financiers et en personnel mis à sa disposition. Il prend à ce titre les initiatives qu'il juge nécessaires pour remplir ses obligations.

2 — Néanmoins, le Directeur général doit, en vue de les soumettre à l'approbation du Conseil, conformément aux dispositions de la Convention:

- a) Élaborer des programmes de travail annuel et quinquennal faisant état des incidences sur l'évolution des coûts et des taux unitaires;
- b) Établir le plan financier quinquennal et le budget y compris les obligations financières et, dans les conditions prévues à l'annexe IV, les taux unitaires et les tarifs;
- c) Présenter au Conseil un rapport annuel sur les activités et la situation financière de l'Organisation;
- d) Présenter les principes qui régissent la structure générale de l'Agence, les détails de cette structure relevant de la seule responsabilité du Directeur général.

3 — En outre, le Directeur général:

- a) Présente des comptes rendus à échéance régulière et sollicite des instructions du Conseil chaque fois que les objectifs risquent de ne pas être atteints, que les délais ou plafonds financiers risquent d'être dépassés, ou en cas de modifications importantes apportées aux programmes;
- b) Négocie les accords prévus à l'article 2 de la Convention dans le cadre des directives émises par le Conseil.

#### Article 3

Le Directeur général élabore, et soumet à l'approbation du Conseil, le Règlement des marchés portant sur:

- a) La passation des marchés pour la fourniture de biens et de services à l'Organisation;
- b) La fourniture de biens et de services par l'Organisation;
- c) La vente ou la cession d'actifs excédentaires.

## Article 4

Le Directeur général élabore, et soumet à l'approbation du Conseil, le Règlement financier qui fixe notamment les conditions régissant le versement des contributions nationales, ainsi que les conditions de recours à l'emprunt par l'Agence, et veille à la bonne gestion financière, y compris l'audit interne.

## Article 5

1 — Sans préjudice du droit pour les Parties contractantes de présenter des propositions, le Directeur général élabore et soumet à l'approbation du Conseil le Statut administratif du personnel de l'Agence:

- a) Celui-ci comporte notamment des dispositions relatives à la nationalité du personnel, aux procédures et aux principes pour la sélection et le recrutement, aux barèmes de traitement, aux pensions, à l'impôt interne, aux incompatibilités, au secret professionnel et à la continuité du service;
- b) Le recrutement du personnel de l'Agence s'effectue parmi les ressortissants des Parties contractantes. Du personnel d'Etats non-contractants peut être employé dans le cadre des accords prévus au paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention, ou dans des cas exceptionnels sur décision dûment motivée du Directeur général.

2 — Le Tribunal administratif de l'Organisation internationale du Travail est seul compétent pour connaître des litiges opposant l'Organisation et le personnel de l'Agence, à l'exclusion de toute autre juridiction, nationale ou internationale.

## Article 6

1 — Le Directeur général est nommé pour un mandat de cinq ans, par l'Assemblée générale à la majorité pondérée, sous réserve que cette majorité atteigne les trois-quarts des suffrages pondérés exprimés, selon la pondération prévue à l'article 11 de la Convention, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage. Son mandat est renouvelable une fois dans les mêmes conditions. Le Statut du Directeur général est approuvé par le Conseil.

2 — Le Directeur général représente l'Organisation en justice et dans tous les actes de la vie civile.

3 — En outre, conformément aux politiques arrêtées par l'Assemblée générale et le Conseil, le Directeur général:

- a) Peut nommer les membres du personnel et mettre fin à leurs services dans les conditions prévues au Statut administratif du personnel; la nomination pour un mandat de cinq ans en règle générale, renouvelable une fois, à des fonctions de grade A1 et A2 est soumise à l'approbation du Conseil;
- b) Peut contracter des emprunts aux conditions prescrites par le Règlement financier et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil;
- c) Peut passer des contrats conformément au Règlement des marchés visé à l'article 3 et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil;
- d) Élabore et soumet à l'approbation du Conseil le Règlement de protection des données prévu à l'alinéa l) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention;

- e) Élabore et soumet à l'approbation du Conseil les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.

4 — Le Directeur général s'acquitte de ces fonctions sans en référer préalablement au Conseil, mais tient ce dernier informé de toutes les mesures prises en vertu des pouvoirs précités.

5 — Le Conseil détermine les conditions dans lesquelles le Directeur général peut être remplacé en cas d'empêchement.

## Article 7

1 — Le budget doit être équilibré en recettes et dépenses.

Toutes les recettes et dépenses de l'Agence doivent faire l'objet de prévisions pour chaque exercice budgétaire.

2 — L'exercice budgétaire commence le 1er janvier et prend fin le 31 décembre.

3 — Le Directeur général soumet le projet de budget et de plan financier quinquennal à l'approbation du Conseil au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.

## Article 8

1 — L'Organisation peut emprunter sur les marchés financiers internationaux les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.

2 — L'Organisation peut émettre des emprunts sur les marchés financiers d'une Partie contractante dans le cadre de la réglementation nationale applicable à l'émission d'emprunts intérieurs, ou à défaut d'une telle réglementation avec l'accord de la Partie contractante.

3 — Le Règlement financier fixe les procédures selon lesquelles l'Organisation contracte et rembourse les emprunts.

4 — Chaque budget et chaque plan financier quinquennal fixent le montant maximum que l'Organisation peut emprunter au cours des années couvertes par le budget et par le plan financier quinquennal.

5 — Dans les domaines visés par le présent article, l'Organisation agit en accord avec les autorités compétentes des Parties contractantes ou avec leur banque d'émission.

## Article 9

Le budget et le plan financier quinquennal peuvent être révisés en cours d'exercice, si les circonstances l'exigent, suivant les règles prévues pour leur établissement et leur approbation.

## Article 10

1 — Les comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses du budget de l'Agence, et la gestion financière de l'Agence sont vérifiés chaque année par une Mission d'Audit.

2 — La Mission d'Audit est assistée dans sa tâche par des auditeurs-conseil externes.

La société externe d'auditeurs-conseil est nommée par le Conseil pour un mandat de trois ans, conformément à l'alinéa f) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.

3 — La vérification opérée par la Mission d'Audit avec l'assistance des auditeurs-conseil externes a pour objet de constater la régularité des recettes et des dépenses et de s'assurer de la bonne gestion financière. Après la clôture de chaque exercice, la Mission d'Audit soumet

au Conseil un rapport auquel sont jointes les observations de l'Agence. Le Conseil peut ordonner à l'Agence de prendre les mesures appropriées recommandées par le rapport d'audit, conformément à l'alinéa *a*) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.

4 — La Mission d'Audit veille à ce qu'un mécanisme de contrôle interne approprié soit mis en place au sein de l'Agence conformément aux pratiques et principes de bonne gestion.

5 — La Mission d'Audit peut examiner d'autres questions financières relatives à l'Agence conformément à son mandat.

#### Article 11

1 — Les services de l'Agence peuvent, à la demande du Conseil, agissant de sa propre initiative ou sur demande du Directeur général, faire l'objet d'inspections administratives et techniques.

2 — Ces inspections sont effectuées par des agents appartenant aux administrations des Parties contractantes avec une aide extérieure si besoin est. Chaque mission d'inspection est composée d'au moins deux personnes de nationalité différente. Toute mission d'inspection devrait comprendre, autant que possible, une personne ayant participé à une inspection précédente.

#### Article 12

Le Conseil détermine les langues de travail de l'Agence.

#### Article 13

L'Agence procède aux publications nécessaires à son fonctionnement.

#### Article 14

Tous projets d'amendements aux Statuts sont soumis à l'approbation de l'Assemblée générale conformément aux dispositions de l'alinéa *d*) du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention.

#### ANNEXE II

#### Régions d'information de vol

République fédérale d'Allemagne:

Région supérieure d'information de vol Berlin;  
Région supérieure d'information de vol Hannover;  
Région supérieure d'information de vol Rhein;  
Région d'information de vol Bremen;  
Région d'information de vol Düsseldorf;  
Région d'information de vol Frankfurt;  
Région d'information de vol München;  
Région d'information de vol Berlin.

République d'Autriche:

Région d'information de vol Wien.

Royaume de Belgique — Grand-Duché de Luxembourg:

Région supérieure d'information de vol Bruxelles;  
Région d'information de vol Bruxelles.

République de Bulgarie:

Région d'information de vol Sofia;  
Région d'information de vol Varna.

République de Chypre:

Région d'information de vol Nicosia.

République de Croatie:

Région d'information de vol Zagreb.

Royaume du Danemark:

Région d'information de vol København.

Royaume d'Espagne:

Région supérieure d'information de vol Madrid;  
Région d'information de vol Madrid;  
Région supérieure d'information de vol Barcelona;  
Région d'information de vol Barcelona;  
Région supérieure d'information de vol Islas Canarias;  
Région d'information de vol Islas Canarias.

République française — Principauté de Monaco (\*):

Région supérieure d'information de vol France;  
Région d'information de vol Paris;  
Région d'information de vol Brest;  
Région d'information de vol Bordeaux;  
Région d'information de vol Marseille (\*);  
Région d'information de vol Reims.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Région supérieure d'information de vol Scottish;  
Région d'information de vol Scottish;  
Région supérieure d'information de vol London;  
Région d'information de vol London.

République hellénique:

Région supérieure d'information de vol Athinai;  
Région d'information de vol Athinai.

République de Hongrie:

Région d'information de vol Budapest.

Irlande:

Région supérieure d'information de vol Shannon;  
Région d'information de vol Shannon;  
Région de transition océanique de Shannon délimitée par les coordonnées ci-après: 51° Nord 15° Ouest, 51° Nord 8° Ouest, 48°30' Nord 8° Ouest, 49° Nord 15° Ouest, 51° Nord 15° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus.

République italienne:

Région supérieure d'information de vol de Milano;  
Région supérieure d'information de vol de Roma;  
Région supérieure d'information de vol de Brindisi;  
Région d'information de vol de Milano;  
Région d'information de vol de Roma;  
Région d'information de vol de Brindisi.

République de Malte:

Région d'information de vol Malta.

Royaume de Norvège:

Région supérieure d'information de vol Oslo;  
Région supérieure d'information de vol Stavanger;

Région supérieure d'information de vol Trondheim;  
 Région supérieure d'information de vol Bodø;  
 Région d'information de vol Oslo;  
 Région d'information de vol Stavanger;  
 Région d'information de vol Trondheim;  
 Région d'information de vol Bodø;  
 Région d'information de vol océanique Bodø.

Royaume des Pays-Bas:

Région d'information de vol Amsterdam.

République portugaise:

Région supérieure d'information de vol Lisboa;  
 Région d'information de vol Lisboa;  
 Région d'information de vol Santa Maria.

Roumanie:

Région d'information de vol Bucuresti.

République slovaque:

Région d'information de vol Bratislava.

République de Slovaquie:

Région d'information de vol Ljubljana.

Royaume de Suède:

Région supérieure d'information de vol de Malmö;  
 Région supérieure d'information de vol de Stockholm;  
 Région supérieure d'information de vol de Sundsvall;  
 Région d'information de vol de Malmö;  
 Région d'information de vol de Stockholm;  
 Région d'information de vol de Sundsvall.

Confédération suisse:

Région supérieure d'information de vol Suisse;  
 Région d'information de vol Suisse.

République tchèque:

Région d'information de vol Praha.

République de Turquie:

Région d'information de vol Ankara;  
 Région d'information de vol Istanbul.

#### ANNEXE III

### Dispositions fiscales

#### Article 1

1 — Sans préjudice des exonérations prévues aux articles 22 et 23 de la Convention, lorsque l'Organisation, dans l'exercice de sa mission officielle, procède à des acquisitions importantes de biens ou emploie des services de valeur importante comportant l'incidence d'impôts, droits ou taxes indirects (y compris les impôts, droits ou taxes perçus à l'importation autres que ceux mentionnés au paragraphe 1 de l'article 23 de la Convention), les Gouvernements des Etats membres prennent, dans toute la mesure du possible, des dispositions appropriées pour annuler cette incidence, soit par ajustement des contributions financières versées à l'Organisation, soit par remboursement à l'Organisation du montant de ces impôts, droits ou taxes; ceux-ci peuvent également faire l'objet d'une exonération.

2 — Pour ce qui est des paiements que l'Organisation doit effectuer aux Etats membres au titre d'investissements réalisés par ces Etats, et dans la mesure où les dépenses correspondantes doivent être remboursées par l'Organisation, lesdits Etats veilleront à ce que le relevé de compte qu'ils présenteront à l'Organisation ne mentionne pas d'impôts, droits ou taxes dont l'Organisation aurait été exonérée, qui lui seraient remboursés ou qui feraient l'objet d'un ajustement des contributions financières à l'Organisation si l'Organisation avait elle-même procédé à des investissements.

3 — Les dispositions du présent article ne s'étendent pas aux impôts, droits ou taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

#### Article 2

Les biens acquis par l'Organisation auxquels s'applique le paragraphe 1 de l'article 1 ne peuvent être vendus ou cédés que conformément aux conditions fixées par les Gouvernements des Etats intéressés.

#### Article 3

1 — Le Directeur général de l'Agence et les membres du personnel de l'Organisation sont soumis à l'impôt au profit de l'Organisation, sur les traitements et salaires qui leur seront versés par ladite Organisation, conformément aux règles et conditions définies par l'Assemblée générale. Les traitements et salaires sont exonérés de l'impôt national sur le revenu.

Les traitements et salaires exonérés de l'impôt national sur le revenu peuvent toutefois être pris en compte par les Etats membres lorsqu'ils déterminent le montant de l'impôt applicable sur les autres revenus des bénéficiaires des traitements et salaires.

2 — Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux pensions et rentes versées par l'Organisation.

3 — Les nom, qualité, adresse, rémunérations et, le cas échéant, les pensions des employés et anciens employés auxquels les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont applicables seront communiqués périodiquement aux Etats membres.

#### Article 4

Pour l'application de la présente annexe, l'Organisation agit de concert avec les autorités responsables des Etats membres intéressés.

#### Article 5

1 — La présente annexe remplace le Protocole additionnel à la Convention, signé à Bruxelles le 6 juillet 1970, tel que modifié par le Protocole signé à Bruxelles le 21 novembre 1978 modifiés eux-mêmes par l'article xxxviii du Protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981 amendant la Convention.

2 — Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, les obligations résultant de l'article 3 du Protocole additionnel du 6 juillet 1970 continuent à porter leurs effets jusqu'au complet apurement des créances et obligations.

## ANNEXE IV

**Dispositions relatives au système commun  
de redevances de route**

## Article 1

Les Parties contractantes conviennent de continuer à gérer un système commun d'établissement, de facturation et de perception de redevances de route à raison d'une redevance unique par vol et d'utiliser à cette fin les services d'EUROCONTROL.

## Article 2

L'Organisation établit, facture et perçoit les redevances de route imputées aux usagers des services de la navigation aérienne en route sur proposition des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route.

## Article 3

En matière de redevances de route, le Conseil constitue l'organe chargé de déterminer les modalités d'exécution des décisions de l'Assemblée générale prises dans le domaine des redevances de route et de superviser les tâches de l'Agence dans ce domaine.

En particulier, le Conseil:

- a) Prépare les décisions de l'Assemblée générale prises en matière de politique de redevances de route;
- b) Détermine l'unité de compte dans laquelle les redevances de route sont exprimées;
- c) Conformément aux décisions prises en vertu du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, détermine les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application;
- d) Approuve les rapports relatifs aux activités d'EUROCONTROL en matière de redevances de route;
- e) Arrête le Règlement financier applicable au système de redevances de route;
- f) Approuve les annexes budgétaires relatives aux activités d'EUROCONTROL en matière de redevances de route.

## Article 4

Les redevances de route figurant sur une facture émise par l'Organisation constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'EUROCONTROL et payable à son siège.

## Article 5

1 — La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. La redevance est une créance privilégiée sur l'aéronef au titre duquel la redevance est due, en quelque main qu'il se trouve, si le droit de la Partie contractante concernée le permet.

2 — Lorsqu'un indicatif de l'OACI ou tout autre indicatif reconnu est utilisé pour identifier le vol, EUROCONTROL peut considérer comme l'exploitant, l'organisme d'exploitation d'aéronefs auquel l'indicatif a été attribué ou est en cours d'attribution au moment du

vol, ou qui est identifié dans le plan de vol déposé, ou qui est identifié par l'emploi de l'indicatif de l'OACI ou de tout autre indicatif reconnu dans les communications avec les services de contrôle de la circulation aérienne, ou par tout autre moyen.

3 — Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

4 — L'exploitant et le propriétaire de l'aéronef sont tenus solidairement du paiement de la redevance, si le droit de la Partie contractante concernée le permet.

## Article 6

1 — Lorsque la somme due n'a pas été acquittée, des mesures de recouvrement forcé peuvent être prises, y compris la rétention ou la vente forcée d'aéronefs, si le droit de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef a atterri le permet.

2 — Les mesures peuvent également comprendre, à la requête d'EUROCONTROL, un réexamen par une Partie contractante ou tout organisme compétent, des autorisations administratives liées à l'activité de transport aérien ou à la gestion de la circulation aérienne délivrées à un usager redevable du paiement de la redevance, si la législation correspondante le permet.

## Article 7

1 — La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par EUROCONTROL, soit, à la requête d'EUROCONTROL, par une Partie contractante, ou par tout organe autorisé à cette fin par une Partie contractante.

2 — Le recouvrement est poursuivi par voie judiciaire ou par voie administrative.

3 — Chaque Partie contractante fait connaître à EUROCONTROL les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

## Article 8

La procédure de recouvrement est introduite sur le territoire de la Partie contractante:

- a) Où le débiteur a son domicile ou son siège;
- b) Où le débiteur possède un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante;
- c) Où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus;
- d) Où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas a) à c) ci-dessus.

## Article 9

1 — Les dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 n'excluent pas que toute Partie contractante, ou tout organe autorisé par une Partie contractante, agissant à la requête d'EUROCONTROL, puisse procéder au recouvrement de la somme due par voie de rétention ou de vente forcée d'aéronefs, conformément à la procédure admi-

nistrative ou judiciaire de la Partie contractante concernée.

2 — Le pouvoir de rétention ou de vente forcée s'étend aux équipements, pièces de rechange, carburant, matériels et documents de l'aéronef retenu ou vendu.

3 — La validité et l'effet de la rétention et de la vente forcée sont déterminés par la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la rétention a eu lieu.

#### Article 10

EUROCONTROL a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties à la Convention.

#### Article 11

Sont reconnues et exécutées dans les autres Parties contractantes, les décisions suivantes prises dans une Partie contractante:

- a) Les décisions juridictionnelles définitives;
- b) Les décisions administratives qui ont été susceptibles de recours juridictionnel, mais ne le sont plus, soit parce que la juridiction a rejeté le recours par une décision définitive, soit parce que le requérant s'est désisté, soit par expiration du délai de recours.

#### Article 12

Les décisions mentionnées à l'article 11 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants:

- a) Si la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 8;
- b) Si la décision est contraire à l'ordre public de la Partie contractante requise;
- c) Si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels;
- d) Si une instance relative aux mêmes redevances de route introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise;
- e) Si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances de route et rendue dans la Partie contractante requise;
- f) Si, pour rendre sa décision, la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et aux successions, méconnu une règle de droit international privé de la Partie contractante requise, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que si elle avait fait application des règles du droit international privé de cette Partie contractante.

#### Article 13

Les décisions mentionnées à l'article 11 qui sont exécutoires dans la Partie contractante d'origine sont mises

à exécution conformément à la législation en vigueur dans la Partie contractante requise. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise.

#### Article 14

1 — La requête est accompagnée:

- a) D'une expédition de la décision;
- b) Dans le cas d'une décision juridictionnelle rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance;
- c) Dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 11 sont satisfaites;
- d) De tout document établissant que la décision est exécutoire dans la Partie contractante d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.

2 — Une traduction dûment certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante requise l'exige. Aucune législation ni formalité analogue n'est requise.

#### Article 15

1 — La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 12. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans la Partie contractante requise.

2 — La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de la Partie contractante requise dans la mesure où la Convention n'en dispose pas autrement.

#### Article 16

Le montant perçu par EUROCONTROL sera versé aux Parties contractantes dans les conditions prévues par décision du Conseil.

#### Article 17

Lorsqu'une Partie contractante a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à EUROCONTROL, qui applique la procédure prévue à l'article 16. Les frais de recouvrement encourus par cette Partie contractante sont mis à la charge d'EUROCONTROL.

#### Article 18

Les autorités compétentes des Parties contractantes coopèrent avec EUROCONTROL dans l'établissement et la perception des redevances de route.

#### Article 19

Si le Conseil décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Parties contractantes concernées peuvent prendre toutes les mesures qu'elles jugent appropriées. En pareil cas, les dispositions de la Convention relatives au recouvrement, à la recon-

naissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

**Protocole additionnel concernant le passage du régime de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 au régime des dispositions pertinentes de la version coordonnée du texte de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL amendée à Bruxelles en 1997, y compris son annexe IV.**

La République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche, le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République de Chypre, la République de Croatie, le Royaume de Danemark, le Royaume d'Espagne, la République française, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la République hellénique, la République de Hongrie, l'Irlande, la République italienne, le Grand-Duché de Luxembourg, la République de Malte, la Principauté de Monaco, le Royaume de Norvège, le Royaume des Pays-Bas, la République portugaise, la République slovaque, la République de Slovénie, le Royaume de Suède, la Confédération suisse, la République tchèque et la République de Turquie, ci-après dénommées «les Parties contractantes nationales», et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, ci-après dénommée «EUROCONTROL»:

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» amendée à Bruxelles en 1981, et notamment ses articles 6.3, 7.2, 11 et 12;

Vu la Mesure n.º 85/43 prise par la Commission permanente d'EUROCONTROL relative à la conclusion du présent Protocole additionnel; Considérant que les Parties contractantes nationales signent ce jour un Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues (ci-après dénommé «le Protocole»);

Considérant qu'EUROCONTROL est, avec les Parties contractantes nationales, Partie à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 (ci-après dénommé «l'Accord multilatéral»);

Considérant toutefois que le Protocole n'est ouvert qu'à la signature des Parties contractantes nationales et de tout Etat invité à la Conférence diplomatique au cours de laquelle il a été adopté et de tout autre Etat autorisé à le signer par la Commission permanente d'EUROCONTROL;

Considérant que conformément à l'article IV du Protocole, à partir de l'entrée en vigueur de celui-ci, l'Accord multilatéral est abrogé et remplacé par les dispositions pertinentes de la version coordonnée du texte de la Convention annexé au Protocole, y compris son annexe IV;

Considérant qu'une telle substitution n'est possible que par le consentement de toutes les Parties;

sont convenues des dispositions qui suivent:

#### Article 1

A partir de l'entrée en vigueur du Protocole du 27 juin 1997 coordonnant la Convention internationale de

coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 est abrogé.

#### Article 2

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Protocole additionnel auprès du Secrétaire général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

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 Protocole additionnel.

Fait à Bruxelles, le 27 juin 1997, en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, française, grecque, hongroise, italienne, néerlandaise, norvégienne, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et turque, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

Pour la République d'Autriche:

Pour le Royaume de Belgique:

Pour la République de Bulgarie:

Pour la République de Chypre:

Pour la République de Croatie:

Pour le Royaume de Danemark:

Pour le Royaume d'Espagne:

Pour la République française:

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la République hellénique:

Pour la République de Hongrie:

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| Pour l'Irlande:                    | 5 — Chypre.           |
|                                    | 6 — Croatie.          |
|                                    | 7 — Danemark.         |
| Pour la République italienne:      | 8 — Espagne.          |
|                                    | 9 — France.           |
|                                    | 10 — Grande-Bretagne. |
| Pour le Grand-Duché de Luxembourg: | 11 — Grèce.           |
|                                    | 12 — Hongrie.         |
|                                    | 13 — Irlande.         |
| Pour la République de Malte:       | 14 — Italie.          |
|                                    | 15 — Luxembourg.      |
|                                    | 16 — Malte.           |
| Pour la Principauté de Monaco:     | 17 — Norvège.         |
|                                    | 18 — Pays-Bas.        |
|                                    | 19 — Portugal.        |
| Pour le Royaume de Norvège:        | 20 — Roumanie.        |
|                                    | 21 — Slovaquie.       |
|                                    | 22 — Slovénie.        |
| Pour le Royaume des Pays-Bas:      | 23 — Suède.           |
|                                    | 24 — Tchéquie.        |
|                                    | 25 — Turquie.         |
| Pour la République portugaise:     | 26 — Monaco.          |
|                                    | 27 — EUROCONTROL.     |

Pour la Roumanie:

Le tableau des Etats liés par les Protocoles se présente comme suit:

Pour la République slovaque:

| Etats              | Date du dépôt de l'instrument de ratification (R) ou d'adhésion (A) | Entrée en vigueur |
|--------------------|---|-------------------|
| Roumanie . . . . . | 12 juillet 1999 (R).  |                   |

Pour la République de Slovénie:

Pour le Royaume de Suède:

Royaume de Belgique.

Pour la Confédération suisse:

Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement.

Pour la République tchèque:

Service des Traités  
Nº du Traité 4323.

Pour la République de Turquie:

**Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, fait à Bruxelles le 27 juin 1997, dont le Gouvernement belge est dépositaire.**

Pour EUROCONTROL:

Liste des États signataires:

Royaume de Belgique.

- 1 — Allemagne.
- 2 — Autriche.
- 3 — Belgique.
- 4 — Bulgarie.
- 5 — Chypre.
- 6 — Croatie.
- 7 — Danemark.
- 8 — Espagne.
- 9 — France.
- 10 — Grande-Bretagne.
- 11 — Grèce.
- 12 — Hongrie.
- 13 — Irlande.
- 14 — Italie.
- 15 — Luxembourg.
- 16 — Malte.
- 17 — Monaco.
- 18 — Norvège.
- 19 — Pays-Bas.

Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement.

Service des Traités  
Nº du Traité 4324.

**Protocole additionnel concernant le passage du régime de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 au régime des dispositions pertinentes de la version coordonnée du texte de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» amendée à Bruxelles en 1997, y compris son annexe IV, fait à Bruxelles de 27 juin 1997, dont le Gouvernement belge est dépositaire.**

Liste des États signataires:

- 1 — Allemagne.
- 2 — Autriche.
- 3 — Belgique.
- 4 — Bulgarie.



- 20 — Portugal.  
 21 — Roumanie.  
 22 — Slovaquie.  
 23 — Slovénie.  
 24 — Suède.  
 25 — Tchéquie.  
 26 — Turquie.

Le tableau des Etats liés par les Protocoles se présente comme suit:

| Etats              | Date du dépôt de l'instrument de ratification (R) ou d'adhésion (A) | Entrée en vigueur |
|--------------------|---|-------------------|
| Roumanie . . . . . | 12 juillet 1999 (R).  |                   |

1 — Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended, done in Brussels on 27 June 1997.

2 — Additional Protocol concerning the replacement of the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 by the relevant provisions of the consolidated text of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended at Brussels in 1991, including its annex II, done in Brussels on 27 June 1997.

#### Ratification by Romania

On 17 July 1999 the Belgian Ministry of Foreign Affairs, External Trade and Development Co-operation received the instrument of ratification of Romania relating to the above-mentioned international instruments, of which the Belgian Government is the depositary.

The deposit of the instrument of ratification was made in accordance with the provisions of article II of the above-mentioned Protocol (sub 1) consolidating the EUROCONTROL Convention.

Brussels, 12 July 1999.

**Final Act of the Diplomatic Conference on the Protocol Consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended (Brussels, 27 June 1987).**

The Plenipotentiaries of:

- The Federal Republic of Germany;  
 The Republic of Austria;  
 The Kingdom of Belgium;  
 The Republic of Bulgaria;  
 The Republic of Cyprus;  
 The Republic of Croatia;  
 The Kingdom of Denmark;  
 The Kingdom of Spain;  
 The French Republic;  
 The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland;  
 The Hellenic Republic;  
 The Republic of Hungary;  
 Ireland;  
 The Italian Republic;  
 The Grand Duchy of Luxembourg;  
 The Republic of Malta;

- The Principality of Monaco;  
 The Kingdom of Norway;  
 The Kingdom of The Netherlands;  
 The Portuguese Republic;  
 Romania;  
 The Slovak Republic;  
 The Republic of Slovenia;  
 The Kingdom of Sweden;  
 The Swiss Confederation;  
 The Czech Republic;  
 The Republic of Turkey;

assembled at Brussels on 27 June 1997:

Have decided to incorporate in the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, as amended at Brussels in 1981, the amendments which are set out in annex 1 to the present Final Act;

Have adopted the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, which was opened for signature on 27 June 1997, and which is set out in annex 2 to the present Final Act;

Have noted the following statement by the Kingdom of the Netherlands, on behalf of the European Community Member States, Members of EUROCONTROL:

«The European Community Member States, Members of EUROCONTROL, declare that their signature of the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, which was opened for signature on 27 June 1997, and which is set out in annex 2 to the present Final Act, is without prejudice to the Community's exclusive competence in certain areas covered by that Convention and to the Community's membership of EUROCONTROL for the purpose of exercising such exclusive competence.»;

Have noted the following statement by the Kingdom of Belgium:

«While signing this text without entering any formal reservation, the Kingdom of Belgium hereby declares that it attaches particular importance both to airspace being organised in such a way as to guarantee that there will be no discrimination in the accessibility of its airports, and to the promotion of dialogue between the social partners.»;

Have noted the following statement by the Hellenic Republic:

«The Hellenic Republic signs the Final Act of the Diplomatic Conference on the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, on the understanding that the implementation and application of the provisions of the aforesaid Protocol must be in conformity with the ICAO legal framework and procedures.»;

Have noted the following statement by the Federal Republic of Germany:

«The Federal Republic of Germany considers it essential that EUROCONTROL's future Regulation on data protection meet at least the standard of the European Community Directive on data protection.

There must be a guarantee that personal data transmitted by the Organisation to a Contracting Party should be afforded by the said Contracting Party the same protection as that provided for by the above-mentioned Regulation.»;

Have adopted the following resolutions:

**I — Resolution urging Member States to ratify the Protocol at their earliest convenience**

The Conference:

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;  
 Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;  
 Considering that it is highly desirable that the aforesaid Protocol should come into force as soon as possible:

Urges all Contracting Parties to ratify, accept or approve the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation as soon as possible;

Requests the Director General of EUROCONTROL to take all practical measures, in co-operation with Contracting Parties, to provide assistance, if requested, in the process of ratification, acceptance or approval of the aforesaid Protocol.

**II — Resolution on early implementation of the Protocol**

The Conference:

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;  
 Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;  
 Having noted the decisions taken by the Ministers of Transport of the member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC) meeting in Copenhagen on 14 February 1997 regarding the ECAC Strategy;  
 Having noted the invitation by the ECAC Ministers of Transport to the EUROCONTROL Permanent Commission to consider arrangements for the implementation in advance of the revised EUROCONTROL Convention as proposed in the ECAC Strategy;  
 Recognising the need for an early implementation, where appropriate, of certain provisions in the revised Convention in order to entrust the EUROCONTROL Organisation and in particular its Agency with the roles and duties as reflected in the ECAC Institutional Strategy;  
 Reconfirming their commitment to attain, through the provisions of the revised Convention and in close co-operation with all parties concerned, a safe and efficient European air traffic management system as well as an efficient common route charges system;

Urges all Contracting Parties to participate, to the fullest extent possible, in the realisation of the early implementation of certain provisions in the revised Convention.

Have adopted the following joint declarations:

**I — Joint Declaration on the draft EUROCONTROL Regulation on Data Protection**

The Conference:

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating

the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;  
 Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;  
 Having noted the draft EUROCONTROL Regulation on Data Protection:

Makes the following joint declaration:

The signatory States undertake to ensure that an internal data protection regulation of the EUROCONTROL Organisation will be approved by the Council at the earliest possible opportunity.

**II — Joint Declaration on the necessary steps to establish a transparency function for the Council Audit Board and to ensure its introduction in the context of early implementation of the Protocol.**

The Conference:

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;  
 Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;  
 Having noted the provisions in the aforesaid Protocol with regard to the creation of an efficient and autonomous management structure for the EUROCONTROL Agency that will assist in ensuring an efficient, streamlined and transparent decision making mechanism for ATM in Europe in accordance with the ECAC Institutional Strategy for ATM in Europe;  
 Having noted that the EUROCONTROL Agency is the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or by the governing bodies of EUROCONTROL;  
 Recognising the desirability of enabling the EUROCONTROL Agency to ascertain an adequate level of transparency in the management structure through a Board with the appropriate terms of reference:

Makes the following joint declaration:

The signatory States undertake to take the necessary steps to establish a transparency function for the Council Audit Board as referred to in article 7.5 of the Convention and to further ensure its introduction in the context of the early implementation of certain provisions of the consolidating Protocol.

In witness whereof, the Plenipotentiaries have signed the present Final Act.

Done at Brussels, this 27th day of June 1997, 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 signatory States.

For the Federal Republic of Germany:

For the Republic of Austria:

For the Kingdom of Belgium:

For the Republic of Bulgaria:

For the Republic of Cyprus:

For the Republic of Croatia:  
 For the Kingdom of Denmark:  
 For the Kingdom of Spain:  
 For the French Republic:  
 For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:  
 For the Hellenic Republic:  
 For the Republic of Hungary:  
 For Ireland:  
 For the Italian Republic:  
 For the Grand Duchy of Luxembourg:  
 For the Republic of Malta:  
 For the Principality of Monaco:  
 For the Kingdom of Norway:  
 For the Kingdom of the Netherlands:  
 For the Portuguese Republic:  
 For Romania:  
 For the Slovak Republic:  
 For the Republic of Slovenia:  
 For the Kingdom of Sweden:  
 For the Swiss Confederation:  
 For the Czech Republic:  
 For the Republic of Turkey:

## ANNEX 1 TO THE FINAL ACT

**Amendments made by the Diplomatic Conference  
 of 27 June 1997**

## Article I

The EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the Additional Protocol of 6 July 1970, in turn amended by the Protocol of 21 November 1978, all amended by the Protocol of 12 February 1981, hereinafter called «the Convention» is amended as provided in the following articles.

## Article II

Paragraphs 1 and 2 of article 1 of the Convention shall be replaced by the following:

## «Article 1

1 — In order to achieve harmonisation and integration with the aim of establishing a uniform European

air traffic management system, the Contracting Parties agree to strengthen their co-operation and to develop their joint activities in the field of air navigation, making due allowance for defence needs and providing maximum freedom for all airspace users consistent with the required level of safety in the provision of cost-effective air traffic services, and taking into account the need to minimise, where this is feasible, *inter alia*, in operational, technical and economic terms, any adverse environmental impact.

The pursuit of these objectives shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory nor the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace.

To this end, they agree:

- a) To determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;
- b) To commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;
- c) To introduce an air traffic management performance review and target setting system;
- d) To implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;
- e) To adopt and apply common standards and specifications;
- f) To harmonise air traffic services regulations;
- g) To develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;
- h) To encourage common procurement of air traffic systems and facilities;
- i) To implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called 'route charges';
- j) To implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;
- k) To participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;
- l) To identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, moni-

toring or operation of systems and services in air navigation;

- m) In the context of a ‘gate-to-gate’ concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.

2 — For this purpose they hereby establish a ‘European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)’, hereinafter called ‘the Organisation’, which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:

- a) A General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and approval of the Organisation’s general policy, including:

- i) The common policy for route charges and the Organisation’s other charges activities;
- ii) The performance review and assessment functions of the Organisation;
- iii) The setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;
- iv) The technical and financial selection of major framework programmes for co-operation;
- v) External relations with States and organisations and applications for accession to this Convention;

- b) A Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly’s decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency’s work;

- c) An Agency, whose Statute is contained in annex I to this Convention, which shall be the organ entrusted to undertake the Organisation’s tasks, in accordance with the provisions of the following articles of this Convention and the tasks assigned to it by the General Assembly or the Council, to initiate relevant proposals and to deploy the technical, financial and staff resources to achieve the objectives laid down.»

### Article III

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following:

#### «Article 2

1 — The Organisation shall undertake the following tasks:

- a) To develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;

- b) To coordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;
- c) To examine and co-ordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to co-ordinate and submit amendments or proposals to these bodies;
- d) To define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;
- e) To develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of d) above;
- f) To develop, adopt and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;
- g) To develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;
- h) To co-ordinate the Contracting Parties’ research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;
- i) To establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;
- j) To study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;
- k) To develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;
- l) To develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;
- m) To support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;
- n) To develop and endorse co-ordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;
- o) To develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff;
- p) To develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;
- q) To establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in annex IV;
- r) To establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;

- s) To perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.

2 — At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:

- a) Assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;
- b) Provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;
- c) Assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation services and which are not covered by annex IV to this Convention.

3 — The Organisation may:

- a) Conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in article 2.1;
- b) At the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.

4 — The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in articles 2.1, e), 2.1, g), 2.1, p), 2.1, q), 2.2 and 2.3, b), are exercised independently of its regulatory functions.

5 — In order to facilitate the execution of its tasks, the Organisation may, by decision of the General Assembly, create undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Contracting Party, or acquire majority shareholdings in such undertakings.»

#### Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following:

#### «Article 3

1 — This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in annex II.

2 — a) Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.

b) Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.

3 — For the purposes of this Convention the expression ‘air traffic’ shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organisation.

On the basis of a special agreement, as provided for in article 2.2, b), a Contracting Party may request that

the expression ‘air traffic’ shall apply to other air traffic operating within its territory.»

#### Article V

The reference to the Statute annexed thereto in article 4 of the Convention shall be replaced by a reference to the Statute at annex I and in the English text of the said article 4, the words «in the present Convention» shall be replaced by «in this Convention».

#### Article VI

Article 5 of the Convention shall be replaced by the following:

#### «Article 5

1 — The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

2 — The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

3 — On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties participating in the common route charges system under the conditions stipulated in annex IV.

4 — The representatives of international organisations which can contribute to the work of the Organisation shall, where appropriate, be invited by the General Assembly, or the Council, to participate as observers in bodies of the Organisation.»

#### Article VII

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following:

#### «Article 6

1 — The General Assembly shall take decisions with regard to the Contracting Parties, the Council and the Agency, in particular in the cases referred to in article 1.2, a).

In addition, the General Assembly shall:

- a) Appoint the Director General of the Agency, on the Council’s recommendation;
- b) Authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in article 34;
- c) Establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in article 2.1, e);
- d) Approve amendments to annex I in conformity with the voting conditions provided for in article 8.1;
- e) Approve amendments to annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in article 8.3;
- f) Periodically review the tasks of the Organisation.

2 — To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, *inter alia*:

- a) Establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en route air navigation facilities and services provided to them;
- b) Determine the formula to be applied in calculating route charges;
- c) Determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by annex IV, the costs incurred in respect of en route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;
- d) Approve reports by the Council relating to route charges.

3 — The General Assembly may:

- a) Refer to the Council for examination any matter falling within its competence;
- b) Delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in article 1.2, a);
- c) Establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary.»

#### Article VIII

Article 7 of the Convention shall become article 8 and shall read as follows:

#### «Article 8

1 — Decisions taken with regard to the Contracting Parties by the General Assembly, in particular on the basis of article 1.2, a), and the first subparagraph of article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of article 1.2, b), and article 7.1, shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the said majority represents at least three-quarters of the weighted votes cast, according to the weighting provided for in article 11, and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in articles 2.1, i), p), r) and s), 2.5, 6.1, a), c) and d), 6.2, 6.3, b), 7.2, d), j) and k), 7.3, 7.6 and 7.7, 12, 13.2 and 13.3.

This rule shall also apply to decisions taken in pursuance of article 3 of annex IV. These decisions, when they refer to the unit rates, tariffs and conditions of application of the Route Charges System referred to in article 3, c), of annex IV, shall not apply in regard to a Contracting Party if that Contracting Party has voted against and so decides. In this case, this Contracting Party shall submit an explanatory statement of its reasons and cannot put in question the common policy as defined in article 6.2.

2 — Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of article 1.2, a) and c), and the first subparagraph of article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of article 1.2, b) and c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than

half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in articles 6.1, b), 6.3, a), 7.2, a) to c), e) to i), l) and m), 9.2 and 10.2.

3 — However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in article 39, any amendments made to annex II, except in the case referred to in article 3.2, b), and to annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in articles 36.4, 36.5, 38.3 and 38.4.

4 — Decisions taken by the General Assembly and the Council shall be binding on the Contracting Parties and the Agency, subject to the provisions of article 9.»

#### Article IX

A new article 7 shall be inserted in the Convention and shall read as follow:

#### «Article 7

1 — The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in article 2.1.

2 — The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:

- a) Shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in article 2, together with the five-year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to articles 2.2, c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;
- b) Shall approve the principles governing the general structure of the Agency;
- c) Shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;
- d) Shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in article 2.1, e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, *inter alia*, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;
- e) Shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;

- f) Shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;
- g) May require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;
- h) Shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;
- i) Shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;
- j) Shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;
- k) May authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of article 13.3;
- l) Shall approve a Regulation on data protection;
- m) In the performance of the tasks provided for in article 2.1, f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

3 — The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.

4 — The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.

5 — The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.

6 — The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.

7 — The Council may delegate duties, and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision.»

#### Article X

Article 8 of the Convention shall become article 11 and shall read as follows:

#### «Article 11

1 — The weighting referred to in article 8 shall be determined according to the following table:

#### Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties

|                                  | Number<br>of votes |
|----------------------------------|--------------------|
| Less than 1% . . . . .           | 1                  |
| From 1 to less than 2% . . . . . | 2                  |

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| From 2 to less than 3% . . . . .   | 3  |
| From 3 to less than 4½% . . . . .  | 4  |
| From 4½ to less than 6% . . . . .  | 5  |
| From 6 to less than 7½% . . . . .  | 6  |
| From 7½ to less than 9% . . . . .  | 7  |
| From 9 to less than 11% . . . . .  | 8  |
| From 11 to less than 13% . . . . . | 9  |
| From 13 to less than 15% . . . . . | 10 |
| From 15 to less than 18% . . . . . | 11 |
| From 18 to less than 21% . . . . . | 12 |
| From 21 to less than 24% . . . . . | 13 |
| From 24 to less than 27% . . . . . | 14 |
| From 27 to less than 30% . . . . . | 15 |
| 30% . . . . .                      | 16 |

2 — The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the above table and in accordance with the rule in article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3 — In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.

4 — The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.»

#### Article XI

Article 9 of the Convention shall become article 12 and shall read as follows:

#### «Article 12

The General Assembly and the Council shall establish their rules of procedure, including rules governing the election of a President and Vice-President, and the rules of application of the voting procedures and the quorum.»

#### Article XII

A new article 9 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

#### «Article 9

1 — Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:

- a) The derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;
- b) The derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been

taken pursuant to the arrangements described in subparagraph 2, *b*), below.

2 — *a*) In the event of the application of the circumstances of subparagraph 1, *a*), above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.

*b*) In the event of the application of subparagraph 1, *b*), above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in subparagraph 1, *a*), above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.

3 — In the event of a state of war or conflict, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the Contracting Parties affected. The same principle shall apply in the event of a state of crisis or national emergency. In particular, each Contracting Party may temporarily resume responsibility for all or part of the air traffic services in the airspace under its control on the grounds of overriding national considerations, especially in the area of defence. The European air traffic management system architecture should allow the effective resumption of such services in accordance with the Contracting Parties' requirements.»

#### Article XIII

Article 10 of the Convention shall be revoked. A new article 10 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

##### «Article 10

1 — The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:

- a*) An initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;
- b*) A further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.

2 — The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Co-operation and Development — or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council — by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.

3 — The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.»

#### Article XIV

Article 11 of the Convention shall become article 13 and shall read as follows:

##### «Article 13

1 — The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.

2 — The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of article 7.2, *k*), of paragraph 3 of this article and of article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in article 2.

3 — The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in article 2.»

#### Article XV

Article 12 of the Convention shall become article 14 and shall read as follows:

##### «Article 14

The special agreements referred to in article 2 shall stipulate the respective tasks, rights and obligations of the Parties to the agreements, together with the financial arrangements, and shall establish the measures to be taken. Such agreements may be negotiated by the Agency in accordance with the provisions of article 7.2, *k*).»

#### Article XVI

Article 13 of the Convention shall become article 15 and shall read as follows:

##### «Article 15

Within the scope of the directives given by the Council, those relations which are essential for the co-ordination of air traffic and for the operation of the services of the Agency may be established by the Agency with the appropriate technical services, public or private, of the Contracting Parties, of non-Contracting Parties or of international organisations. For that purpose, contracts of a purely administrative, technical or commercial nature, in so far as they are required for the operation of the Agency, may be entered into by the Agency, in the name of the Organisation, on condition that the Agency so informs the Council.»

#### Article XVII

Article 14 of the Convention shall become article 16.

In the Dutch text of paragraph 1 of article 14 of the Convention, which becomes paragraph 1 of article 16, the words «de onroerende goederen» shall be replaced by «die onroerende goederen» and in paragraph 2 of the said article, the word «verreberichtgeving» shall be replaced by «telecommunicatie».



## Article XVIII

Article 15 of the Convention shall become article 17 and shall read as follows:

## «Article 17

In the performance of the tasks provided for in article 2.2, *b*), the Agency shall apply the regulations in force in the territories of the Contracting Parties and in the airspace in respect of which the provision of air traffic services is entrusted to them under international agreements to which they are Parties.»

## Article XIX

Article 16 of the Convention shall become article 18 and shall read as follows:

## «Article 18

In the performance of the tasks provided for in article 2.2, *b*), the Agency shall, within the limits of the powers conferred on the air traffic services, give all the necessary instructions to aircraft commanders. The aircraft commanders shall be bound to comply with those instructions, except in the cases of force majeure provided for in the regulations referred to in the preceding article.»

## Article XX

Article 17 of the Convention shall become article 20 and shall read as follows:

## «Article 20

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*), and, where appropriate, article 2.2, *b*), infringements of the air navigation regulations committed in the airspace in which the Agency performs these tasks shall be recorded in reports by officers specifically authorised by the Agency for that purpose, without prejudice to the right under national law of officers of the Contracting Parties to report infringements of the same nature. The reports referred to above shall have the same effect in national courts as those drawn up by national officers qualified to report infringements of the same nature.»

## Article XXI

Articles 18 and 19 of the Convention shall become articles 21 and 22.

In the English text of paragraph 2 of article 18 of the Convention, which becomes paragraph 2 of article 21, the words «not less» shall be replaced by «no less».

In paragraph 1 of article 19 of the Convention, which becomes paragraph 1 of article 22, the words «The Organisation shall be exonerated, in the State in which its seat is located, and in the territories of the Contracting Parties» shall be replaced by «The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties».

In paragraph 3 of article 19 of the Convention, which becomes paragraph 3 of article 22, the words «its property, assets and income» shall be replaced by «as well as its property, assets and income».

In the English text of paragraphs 2, 3 and 4 of article 19 of the Convention, which become paragraphs 2, 3 and 4 of article 22, the words «The Organisation shall be» shall be replaced by «It shall be».

In the German text of paragraph 6 of article 19 of the Convention, which becomes paragraph 6 of article 22, the words «öffentlicher Versorgungsbetriebe» shall be replaced by «der öffentlichen Versorgung» and in the English text of the said paragraph 6, the words «for public utility services» shall be replaced by «for general utilities».

## Article XXII

A new article 19 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

## «Article 19

1 — In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*), the Organisation shall determine, in accordance with the general conditions provided for in article 7.2, *d*), the necessary regulatory measures, and shall communicate them to aircraft operators and to the appropriate air traffic services. The Contracting Parties shall ensure that aircraft operators, aircraft commanders and the appropriate air traffic services comply therewith, unless prevented by compelling reasons of safety.

2 — Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.

3 — In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:

- a) By the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;
- b) By the Organisation, in accordance with the grounds of jurisdiction set out in article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.

4 — The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in article 7.2, *d*).»

## Article XXIII

Articles 20, 21, 22 and 23 of the Convention shall become articles 23, 24, 25 and 26.

In the French text of paragraph 1 of article 20 of the Convention, which becomes paragraph 1 of article 23, the words «tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus» shall be replaced by «tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus».

In paragraph 2 of article 20 of the Convention, which becomes paragraph 2 of article 23, the words «in the territory of the Party into which» shall be replaced by «in the territory of the Contracting Party into which» and in the French text of the said paragraph 2, the words «à moins que ce ne soit, dans des conditions» shall be replaced by «sauf dans les conditions».

In the German text of paragraph 3 of article 20 of the Convention, which becomes paragraph 3 of article 23, the words «wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen» shall be replaced by «wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen».

In paragraph 4 of article 20 of the Convention, which becomes paragraph 4 of article 23, the words «Furthermore, the» shall be replaced by «The» and the reference to article 25 of the Statute shall be replaced by a reference to article 13 of the Statute; in the Dutch text of the said paragraph 4, the word «publikaties» shall be replaced by «publicaties».

In the German text of paragraph 2 of article 22 of the Convention, which becomes paragraph 2 of article 25, the words «die in den Haushalten des Personals lebenden» shall be replaced by «die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden».

In the German text of subparagraph 3, a), of article 22 of the Convention, which becomes subparagraph 3, a), of article 25, the words «in seten Haushalinen lebenden» shall be replaced by «mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden».

In the German text of subparagraph 5, b), of article 22 of the Convention, which becomes subparagraph 5, b), of article 25, the words «seine Kraftfahrzeuge» shall be replaced by «sein privates Kraftfahrzeug».

In the French text of paragraph 7 of article 22, which becomes paragraph 7 of article 25, the words «Directeur Général» shall be replaced by «Directeur général»; in the English text of the said paragraph 7 the words «done by him in the exercise of his functions» and «driven by him» shall be replaced by «done by him/her in the exercise of his/her functions» and «driven by him/her» and in the German text of the said paragraph 7, the words «Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen» shall be replaced by «Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen».

In the German text of article 23 of the Convention, which becomes article 26, the word «Tagungsort» shall be replaced by «Sitzungsort».

#### Article XXIV

Article 24 of the Convention shall become article 27 and shall read as follows:

#### «Article 27

By reason of its own social security scheme, the Organisation, the Director General and personnel of the Organisation shall be exempt from all compulsory contributions to national social security bodies, without prejudice to arrangements between the Organisation and Contracting Parties existing at the entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997.»

#### Article XXV

Article 25 of the Convention shall become article 28.

#### Article XXVI

Article 26 of the Convention shall become article 29, paragraph 2 thereof shall be replaced by the following:

«2 — The property and assets of the Organisation may not be seized, nor may execution be levied upon them,

except by a judicial decision. Such judicial decision shall not be made unless the Organisation has been given reasonable notice of the proceedings in question and has had an adequate opportunity to oppose the making of the decision. The installations of the Organisation shall not, however, be seized nor shall execution be levied upon them.»

In the French text of paragraph 3 of article 26 of the Convention, which becomes paragraph 3 of article 29, the words «dans leur territoire respectif» shall be replaced by «sur leur territoire respectif» and the words «Directeur Général» by «Directeur général».

#### Article XXVII

Article 27 of the Convention shall become article 30.

In the German text of paragraph 1 of article 27 of the Convention, which becomes paragraph 1 of article 30, the words «um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit» shall be replaced by «um die ordnungsgemäße Rechtspflege» and the words «Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen» by «Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen» and in the English text of the said paragraph 1, the words «in the present Convention» shall be replaced by «in this Convention».

#### Article XXVIII

Article 28 of the Convention shall become article 31 and shall read as follows:

#### «Article 31

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, e), and, where appropriate, article 2.2, b), international agreements and national regulations relating to the admission to flight over and security of the territory of the Contracting Parties concerned shall be binding on the Agency, which shall take all necessary measures to ensure the application of such agreements and regulations.»

#### Article XXIX

Article 29 of the Convention shall become article 32 and shall read as follows:

#### «Article 32

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, e), and, where appropriate, article 2.2, b), the Agency shall give to those Contracting Parties which so request all necessary information relating to the aircraft of which it has cognisance in the exercise of its functions related to the airspace of the Contracting Party concerned, in order that the Contracting Parties concerned may be able to verify that international agreements and national regulations are being applied.»

#### Article XXX

Article 30 of the Convention shall become article 33 and shall read as follows:

#### «Article 33

The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and

undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at annex I.»

#### Article XXXI

Article 31 of the Convention shall become article 34 and shall read as follows:

#### «Article 34

1 — Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.

2 — The number of arbitrators shall be three.

3 — The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.

4 — The decisions of the Permanent Court of Arbitration shall be binding on the Parties to the dispute.»

#### Article XXXII

Articles 32 and 33 of the Convention shall be revoked.

#### Article XXXIII

Article 34 of the Convention shall become article 37 and shall read as follows:

#### «Article 37

The Contracting Parties undertake to ensure to the Agency the application of current statutory provisions designed to safeguard the continuity of those general utilities required for the proper running of operational services.»

#### Article XXXIV

Article 35 of the Convention shall become article 38 and shall read as follows:

#### «Article 38

1 — The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.

2 — Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.

The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement

provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.

3 — The rights and obligations, in particular of a financial nature, of the withdrawing Contracting Party shall be determined in a special agreement concluded between it and the Organisation.

This agreement shall require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

4 — The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.

5 — If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation.»

#### Article XXXV

A new article 35 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

#### «Article 35

1 — Without prejudice to the application of the provisions of annex IV for the enforced recovery of route charges, the courts of the Contracting Parties shall have sole jurisdiction to hear disputes arising between the Organisation, represented by the Director General, and any natural person or corporate body, in connection with the application of acts of the Organisation.

2 — Without prejudice to the application of the provisions of annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:

- a) Where the defendant has his/her residence or registered office;
- b) Where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;
- c) In the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs a) and b) above, where the defendant has assets;
- d) In the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs a) to c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.»

#### Article XXXVI

Article 36 of the Convention shall become article 39 and shall read as follows:

#### «Article 39

1 — The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.

2 — The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.

3 — The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.

4 — Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.»

#### Article XXXVII

A new article 36 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

#### «Article 36

1 — The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in annex I, and to articles 16 et seq. of the provisions relating to the common route charges system set out in annex IV shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.

2 — The tax provisions set out in annex III and articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route changes system set out in annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.

3 — Each Contracting Party shall be bound by annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by annex IV at the expiry of this five-year period.

4 — The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.

This agreement will require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly, with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

5 — The Contracting Party which is no longer bound by annex IV may at any time request the General Assembly in writing to be bound once more by annex IV. The Contracting Party in question shall again be bound by annex IV six months after the day on which the General Assembly accepts the said request by unanimity of the votes cast by the Contracting Parties participating in the common system. The Contracting Party concerned shall be bound by annex IV for a period of five years from the day on which it became bound. This period shall be extended automatically subject to the same conditions as those set out in paragraph 3 above.»

#### Article XXXVIII

A new article 40 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

#### «Article 40

1 — The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol

opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.

2 — The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.

3 — Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force.»

#### Article XXXIX

Annex I to the Convention, relating to the Statute of the Agency, shall be replaced by annex I to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997.

#### Article XL

Annex II to the Convention, relating to the Flight Information Regions (article 3 of the Convention), shall be replaced by annex II to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997.

#### Article XLI

Annex III (Tax Provisions) to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 shall be annex III to the Convention.

#### Article XLII

Annex IV (Provisions relating to the Common Route Charges System) to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 shall be annex IV to the Convention.

#### ANNEX 2 TO THE FINAL ACT

**Protocol Consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended.**

The Federal Republic of Germany, the Republic of Austria, the Kingdom of Belgium, the Republic of Bulgaria, the Republic of Cyprus, the Republic of Croatia, the Kingdom of Denmark, the Kingdom of Spain, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Hellenic Republic, the Republic of Hungary, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Republic of Malta, the Principality of Monaco, the Kingdom of Norway, the Kingdom of the Netherlands, the Portuguese Republic, Romania, the Slovak Republic, the Republic of Slovenia, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation, the Czech Republic, the Republic of Turkey:

Considering that the growth in air traffic, the need to centralise the national policy measures of each European State at European level and techno-

logical developments in air traffic require a revision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the amending Protocol of 12 February 1981, in order to provide for the establishment of a uniform European air traffic management system for the control of general air traffic in European airspace and at and around airports;

Considering that it is desirable to strengthen the co-operation between the States within the framework of EUROCONTROL with the aim of efficiently organising and safely managing the airspace for both civil and military users, based upon the fundamental principle that the airspace should, from the perspective of the airspace users, be considered as a seamless system, in particular through the establishment of common policies, objectives, plans, standards and specifications, including a common policy in respect of route charges, in close consultation with users of air traffic services and taking due account of defence interests;

Considering the need to ensure that all airspace users may enjoy maximum efficiency at the minimum cost consistent with the required level of safety and the need to minimise the adverse environmental impact by means of harmonisation and integration of the services responsible for air traffic management in Europe;

Considering that the Contracting Parties acknowledge the need to harmonise and integrate their air traffic management systems in order to create a uniform European air traffic management system;

Considering the importance of local air traffic management initiatives, particularly at airport level;

Considering that the operation of a common route charges system, with due regard to the guidelines recommended by the International Civil Aviation Organization, in particular concerning equity and transparency, supports the financial bases of the uniform European air traffic management system and facilitates consultation with users;

Considering that EUROCONTROL constitutes for the Contracting Parties the body for co-operation in the field of air traffic management;

Desiring to extend and to strengthen co-operation with the European or international institutions which have an interest in the execution of the tasks entrusted to EUROCONTROL in order to increase its efficiency;

Considering therefore that it is expedient to create a European air traffic management system operating beyond the territorial limits of the individual Contracting Parties throughout the airspace covered by the Convention;

Considering that it is important for the Contracting Parties to provide the Organisation with the legal means necessary to fulfil its tasks, mainly in the area of route charge recovery and air traffic flow management;

Recognising that the safe and efficient realisation of the Organisation's tasks will benefit from the

separation where practicable of its regulatory and service provision functions;

Desiring to encourage other European States to become members of this international organisation:

Have agreed as follows:

#### Article I

The EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the Protocol of 6 July 1970, in turn amended by the Protocol of 21 November 1978, all amended by the Protocol of 12 February 1981, hereinafter called «the Convention», is hereby replaced by the consolidated version of the Convention annexed hereto, which incorporates the text of the Convention remaining in force together with the amendments made by the Diplomatic Conference held on 27 June 1997.

#### Article II

1 — This Protocol shall be opened for signature by all States Parties to the Convention on 27 June 1997.

It shall also be open, prior to the date of its entry into force, for signature by any other State invited to the Diplomatic Conference at which it was adopted and any other State authorised to sign it by unanimous vote of the Permanent Commission.

2 — This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium.

3 — This Protocol shall enter into force on 1 January 2000 provided all the States Parties to the Convention have ratified, accepted or approved it by that date. Where this condition is not met, it shall enter into force either on 1 July or 1 January following the date of deposit of the last instrument of ratification, acceptance or approval, according to whether the said deposit is effected in the first or the second half of the year.

4 — In the case of any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention and whose instrument of ratification, acceptance or approval is deposited after the date of this Protocol's entry into force, the latter shall enter into force in respect of that State on the first day of the second month following the deposit of the relevant instrument of ratification, acceptance or approval.

5 — Any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention shall become a Party to the Convention by virtue of ratification, acceptance or approval of this Protocol.

6 — The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other States Parties to the Convention and any other States signatories to this Protocol of each signature, each deposit of an instrument of ratification, acceptance or approval and each date of entry into force of this Protocol pursuant to paragraphs 3 and 4 above.

#### Article III

With effect from the entry into force of this Protocol, the Protocol of 6 July 1970, as amended by the Protocol

of 21 November 1978, and by article xxxviii of the Protocol of 12 February 1981, shall be replaced by annex III (entitled «Tax Provisions») to the consolidated version of the text of the Convention annexed hereto.

#### Article IV

With effect from the entry into force of this Protocol, the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 shall be terminated and replaced by the relevant provisions of the consolidated text of the Convention annexed hereto, including its annex IV (entitled «Provisions relating to the common route charges system»).

#### Article V

The Government of the Kingdom of Belgium shall have this Protocol registered with the Secretary-General of the United Nations pursuant to article 102 of the Charter of the United Nations and with the Council of the International Civil Aviation Organisation pursuant to article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having presented their Full Powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 27th day of June 1997, in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish 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 signatory States. In the case of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

For the Republic of Austria:

For the Kingdom of Belgium:

For the Republic of Bulgaria:

For the Republic of Cyprus:

For the Republic of Croatia:

For the Kingdom of Denmark:

For the Kingdom of Spain:

For the French Republic:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

For the Hellenic Republic:

For the Republic of Hungary:

For Ireland:

For the Italian Republic:

For the Grand Duchy of Luxembourg:

For the Republic of Malta:

For the Principality of Monaco:

For the Kingdom of Norway:

For the Kingdom of the Netherlands:

For the Portuguese Republic:

For Romania:

For the Slovak Republic:

For the Republic of Slovenia:

For the Kingdom of Sweden:

For the Swiss Confederation:

For the Czech Republic:

For the Republic of Turkey:

**Consolidated version which incorporates the texts remaining in force of the existing Convention and the Amendments made by the Diplomatic Conference of 27 June 1997.**

**Consolidated text of the enacting terms of the Convention**

#### Article 1

1 — In order to achieve harmonisation and integration with the aim of establishing a uniform European air traffic management system, the Contracting Parties agree to strengthen their co-operation and to develop their joint activities in the field of air navigation, making due allowance for defence needs and providing maximum freedom for all airspace users consistent with the required level of safety in the provision of cost-effective air traffic services, and taking into account the need to minimise, where this is feasible, *inter alia*, in operational, technical and economic terms, any adverse environmental impact.

The pursuit of these objectives shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory nor the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace.

To this end, they agree:

a) To determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of

strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;

- b) To commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;
- c) To introduce an air traffic management performance review and target setting system;
- d) To implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;
- e) To adopt and apply common standards and specifications;
- f) To harmonise air traffic services regulations;
- g) To develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;
- h) To encourage common procurement of air traffic systems and facilities;
- i) To implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called «route charges»;
- j) To implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;
- k) To participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;
- l) To identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, monitoring or operation of systems and services in air navigation;
- m) In the context of a «gate-to-gate» concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.

2 — For this purpose they hereby establish a «European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)», hereinafter called «the Organisation», which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:

- a) A General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and

approval of the Organisation's general policy, including:

- i) The common policy for route charges and the Organisation's other charges activities;
  - ii) The performance review and assessment functions of the Organisation;
  - iii) The setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;
  - iv) The technical and financial selection of major framework programmes for cooperation;
  - v) External relations with States and organisations and applications for accession to this Convention;
- b) A Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly's decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency's work;
  - c) An Agency, whose Statute is contained in annex I to this Convention, which shall be the organ entrusted to undertake the Organisation's tasks, in accordance with the provisions of the following articles of this Convention and the tasks assigned to it by the General Assembly or the Council, to initiate relevant proposals and to deploy the technical, financial and staff resources to achieve the objectives laid down.

3 — The headquarters of the Organisation shall be in Brussels.

## Article 2

1 — The Organisation shall undertake the following tasks:

- a) To develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;
- b) To co-ordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;
- c) To examine and co-ordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to co-ordinate and submit amendments or proposals to these bodies;
- d) To define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;
- e) To develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of d) above;

- f) To develop, adopt and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;
- g) To develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;
- h) To co-ordinate the Contracting Parties research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;
- i) Establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;
- j) To study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;
- k) To develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;
- l) To develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;
- m) To support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;
- n) To develop and endorse co-ordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;
- o) To develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff;
- p) To develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;
- q) To establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in annex IV;
- r) To establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;
- s) To perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.

2 — At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:

- a) Assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;
- b) Provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;
- c) Assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation

services and which are not covered by annex IV to this Convention.

3 — The Organisation may:

- a) Conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in article 2.1;
- b) At the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.

4 — The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in articles 2.1, e), 2.1, g), 2.1, p), 2.1, q), 2.2 and 2.3, b), are exercised independently of its regulatory functions.

5 — In order to facilitate the execution of its tasks, the Organisation may, by decision of the General Assembly, create undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Contracting Party, or acquire majority shareholdings in such undertakings.

#### Article 3

1 — This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in annex II.

2 — a) Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.

b) Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.

3 — For the purposes of this Convention the expression «air traffic» shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organisation.

On the basis of a special agreement, as provided for in article 2.2, b), a Contracting Party may request that the expression «air traffic» shall apply to other air traffic operating within its territory.

#### Article 4

The Organisation shall have legal personality. In the territory of the Contracting Parties it shall have the fullest legal capacity to which corporate bodies are entitled under national law; it shall *inter alia* have the right to acquire or transfer movable or immovable property and to go to law. Except as otherwise provided in this Convention or the Statute at annex I, it shall be represented by the Agency, which shall act in its name. The Agency shall administer the property of the Organisation.

#### Article 5

1 — The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial



level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

2 — The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

3 — On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties participating in the common route charges system under the conditions stipulated in annex IV.

4 — The representatives of international organisations which can contribute to the work of the Organisation shall, where appropriate, be invited by the General Assembly, or the Council, to participate as observers, in bodies of the Organisation.

#### Article 6

1 — The General Assembly shall take decisions with regard to the Contracting Parties, the Council and the Agency, in particular in the cases referred to in article 1.2, a).

In addition, the General Assembly shall:

- a) Appoint the Director General of the Agency, on the Council's recommendation;
- b) Authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in article 34;
- c) Establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in article 2.1, e);
- d) Approve amendments to annex I in conformity with the voting conditions provided for in article 8.1;
- e) Approve amendments to annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in article 8.3;
- f) Periodically review the tasks of the Organisation.

2 — To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, *inter alia*:

- a) Establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en route air navigation facilities and services provided to them;
- b) Determine the formula to be applied in calculating route charges;
- c) Determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by annex IV, the costs incurred in respect of en route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;

- d) Approve reports by the Council relating to route charges.

3 — The General Assembly may:

- a) Refer to the Council for examination any matter falling within its competence;
- b) Delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in article 1.2, a);
- c) Establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary.

#### Article 7

1 — The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in article 2.1.

2 — The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:

- a) Shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in article 2, together with the five year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to articles 2.2, c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;
- b) Shall approve the principles governing the general structure of the Agency;
- c) Shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;
- d) Shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in article 2.1, e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, *inter alia*, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;
- e) Shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;
- f) Shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;
- g) May require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;
- h) Shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;
- i) Shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;

- j) Shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;
- k) May authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of article 13.3;
- l) Shall approve a Regulation on data protection;
- m) In the performance of the tasks provided for in article 2.1, f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

3 — The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.

4 — The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.

5 — The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.

6 — The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.

7 — The Council may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil/Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision.

#### Article 8

1 — Decisions taken with regard to the Contracting Parties by the General Assembly, in particular on the basis of article 1.2, a), and the first subparagraph of article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of article 1.2, b), and article 7.1, shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the said majority represents at least three-quarters of the weighted votes cast, according to the weighting provided for in article 11, and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in articles 2.1, i), p), r) and s), 2.5, 6.1, a), c) and d), 6.2, 6.3, b), 7.2, d), j) and k), 7.3, 7.6 and 7.7, 12, 13.2 and 13.3.

This rule shall also apply to decisions taken in pursuance of article 3 of annex IV. These decisions, when they refer to the unit rates, tariffs and conditions of application of the Route Charges System referred to in article 3, c), of annex IV, shall not apply in regard to a Contracting Party if that Contracting Party has voted against and so decides. In this case, this Contracting Party shall submit an explanatory statement of its reasons and cannot put in question the common policy as defined in article 6.2.

2 — Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of arti-

cle 1.2, a) and c), and the first subparagraph of article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of article 1.2, b) and c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in articles 6.1, b), 6.3, a), 7.2, a) to c), e) to i), l) and m), 9.2 and 10.2.

3 — However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in article 39, any amendments made to annex II, except in the case referred to in article 3.2, b), and to annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in articles 36.4, 36.5, 38.3 and 38.4.

4 — Decisions taken by the General Assembly and the Council shall be binding on the Contracting Parties and the Agency, subject to the provisions of article 9.

#### Article 9

1 — Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:

- a) The derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;
- b) The derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been taken pursuant to the arrangements described in subparagraph 2, b), below.

2 — a) In the event of the application of the circumstances of subparagraph 1, a), above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.

b) In the event of the application of subparagraph 1, b), above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in subparagraph 1, a), above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.

3 — In the event of a state of war or conflict, the provisions of this Convention shall not affect the free-

dom of action of any of the Contracting Parties affected. The same principle shall apply in the event of a state of crisis or national emergency. In particular, each Contracting Party may temporarily resume responsibility for all or part of the air traffic services in the airspace under its control on the grounds of overriding national considerations, especially in the area of defence. The European air traffic management system architecture should allow the effective resumption of such services in accordance with the Contracting Parties requirements.

#### Article 10

1 — The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:

- a) An initial 30 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;
- b) A further 70 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.

2 — The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Co-operation and Development — or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council — by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.

3 — The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.

#### Article 11

1 — The weighting referred to in article 8 shall be determined according to the following table:

##### Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties

|                                       | Number of votes |
|---------------------------------------|-----------------|
| Less than 1 % . . . . .               | 1               |
| From 1 % to less than 2 % . . . . .   | 2               |
| From 2 % to less than 3 % . . . . .   | 3               |
| From 3 % to less than 4 ½ % . . . . . | 4               |
| From 4 ½ % to less than 6 % . . . . . | 5               |
| From 6 % to less than 7 ½ % . . . . . | 6               |
| From 7 ½ % to less than 9 % . . . . . | 7               |
| From 9 % to less than 11 % . . . . .  | 8               |
| From 11 % to less than 13 % . . . . . | 9               |
| From 13 % to less than 15 % . . . . . | 10              |
| From 15 % to less than 18 % . . . . . | 11              |
| From 18 % to less than 21 % . . . . . | 12              |
| From 21 % to less than 24 % . . . . . | 13              |
| From 24 % to less than 27 % . . . . . | 14              |
| From 27 % to less than 30 % . . . . . | 15              |
| 30 % . . . . .                        | 16              |

2 — The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Pro-

ocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the above table and in accordance with the rule in article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3 — In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.

4 — The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.

#### Article 12

The General Assembly and the Council shall establish their rules of procedure, including rules governing the election of a President and Vice-President, and the rules of application of the voting procedures and the quorum.

#### Article 13

1 — The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.

2 — The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of article 7.2, k), of paragraph 3 of this article and of article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in article 2.

3 — The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in article 2.

#### Article 14

The special agreements referred to in article 2 shall stipulate the respective tasks, rights and obligations of the Parties to the agreements, together with the financial arrangements, and shall establish the measures to be taken. Such agreements may be negotiated by the Agency in accordance with the provisions of article 7.2, k).

#### Article 15

Within the scope of the directives given by the Council, those relations which are essential for the co-ordination of air traffic and for the operation of the services of the Agency may be established by the Agency with the appropriate technical services, public or private, of the Contracting Parties, of non-Contracting Parties or of international organisations. For that purpose, contracts of a purely administrative, technical or commercial nature, in so far as they are required for the operation of the Agency, may be entered into by the Agency, in the name of the Organisation, on condition that the Agency so informs the Council.

#### Article 16

1 — The character of public interest shall, where necessary, be recognised, in accordance with national law and with the consequences which result from the provisions of that law relating to expropriation in the public interest, as regards the acquisition of immovable property necessary for the siting of the Organisation's installations, subject to the agreement of the Government

concerned. The procedure of expropriation for reasons of public interest may be set in motion by the competent authorities of the State concerned, in accordance with its national law, for the purpose of acquiring such property failing amicable agreement.

2 — In the territory of the Contracting Parties where the procedure referred to in the preceding paragraph is not in existence, the Organisation may have the benefit of those procedures for compulsory purchase which can be used for the benefit of civil aviation and telecommunications.

3 — The Contracting Parties recognise the right of the Organisation to benefit, in respect of any installations and services established on its behalf in their respective territories, from the application of national law as to those restrictions on the rights of owners of immovable property which may exist in the public interest for the benefit of national services for the same purpose and in particular as to easements in the public interest.

4 — The Organisation shall bear the expenses consequent upon the application of the provisions of this article, including the compensation payable in accordance with the law of the State in the territory of which the property is situated.

#### Article 17

In the performance of the tasks provided for in article 2.2, *b*), the Agency shall apply the regulations in force in the territories of the Contracting Parties and in the airspace in respect of which the provision of air traffic services is entrusted to them under international agreements to which they are Parties.

#### Article 18

In the performance of the tasks provided for in article 2.2, *b*), the Agency shall, within the limits of the powers conferred on the air traffic services, give all the necessary instructions to aircraft commanders. The aircraft commanders shall be bound to comply with those instructions, except in the cases of force majeure provided for in the regulations referred to in the preceding article.

#### Article 19

1 — In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*), the Organisation shall determine, in accordance with the general conditions provided for in article 7.2, *d*), the necessary regulatory measures, and shall communicate them to aircraft operators and to the appropriate air traffic services. The Contracting Parties shall ensure that aircraft operators, aircraft commanders and the appropriate air traffic services comply therewith, unless prevented by compelling reasons of safety.

2 — Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.

3 — In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:

- a) By the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;

- b) By the Organisation in accordance with the grounds of jurisdiction set out in article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.

4 — The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in article 7.2, *d*).

#### Article 20

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*) and, where appropriate, article 2.2, *b*), infringements of the air navigation regulations committed in the airspace in which the Agency performs these tasks shall be recorded in reports by officers specifically authorised by the Agency for that purpose, without prejudice to the right under national law of officers of the Contracting Parties to report infringements of the same nature. The reports referred to above shall have the same effect in national courts as those drawn up by national officers qualified to report infringements of the same nature.

#### Article 21

1 — The circulation of publications and other information material sent by or to the Organisation in connection with its official activities shall not be restricted in any way.

2 — For its official communications and the transfer of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Contracting Party to comparable international organisations.

#### Article 22

1 — The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties from all duties, taxes and charges in respect of its creation, dissolution or liquidation.

2 — It shall be exonerated from any duties, taxes and charges entailed by the acquisition of the immovable property required for the accomplishment of its task.

3 — It shall be exonerated from all direct taxes applicable to it, as well as its property, assets and income.

4 — It shall be exonerated from any indirect fiscal charges consequential on the issue of loans and incident upon the Organisation.

5 — It shall be exonerated from any taxation of an exceptional or discriminating nature.

6 — The exonerations provided for in this article shall not apply to taxes and charges collected as payment for general utilities.

#### Article 23

1 — The Organisation shall be exonerated from all customs duties and taxes or charges of equivalent effect, other than charges in respect of services rendered, and shall be exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of materials, equipment, supplies and other articles imported for the official use of the Organisation and destined for the buildings and installations of the Organisation or for its functioning.

2 — The goods so imported may not be sold, loaned or transferred, either without payment or against payment, in the territory of the Contracting Party into which they have been introduced, except under the conditions

fixed by the Government of the Contracting Party concerned.

3 — Any control measures deemed to be expedient may be taken to ensure that the materials, equipment, supplies and other articles referred to in paragraph 1 and imported for consignment to the Organisation have been effectively delivered to that Organisation and are effectively used for its official buildings and installations or for its functioning.

4 — The Organisation shall be exonerated from all customs duties and exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of the publications falling within the scope of article 13 of the Statute annexed hereto.

#### Article 24

1 — The Organisation may hold any currency and have accounts in any currency in so far as is necessary for the execution of the transactions required for its purpose.

2 — The Contracting Parties undertake to give the Organisation the necessary authorisations for all the transfers of funds, in accordance with the conditions prescribed under national regulations and international agreements as applicable, entailed by the establishment and activity of the Organisation, including the issue and service of loans when the issue of those loans has been authorised by the Government of the Contracting Party concerned.

#### Article 25

1 — The Agency may call upon the services of qualified persons who are nationals of the Contracting Parties.

2 — The staff of the Organisation and members of their families forming part of their households shall enjoy the exemption from measures restricting immigration and governing aliens' registration generally accorded to staff members of comparable international organisations.

3 — *a)* The Contracting Parties, in time of international crisis, shall accord to the staff of the Organisation, and the members of their families forming part of their households, the same repatriation facilities as the staff of other international organisations.

*b)* The provisions of *a)* above shall not affect the staff's obligations to the Organisation.

4 — No exception may be made to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article except for reasons of public policy, public safety or public health.

5 — The staff of the Organisation:

*a)* Shall be granted exemption from customs duties and charges, other than those in respect of services rendered, in the case of the importation of their personal effects, movable property and other household effects which are not new, which they bring from abroad on first taking up residence in the territory in question, and in the case of the re-exportation of those same effects and movable property, when they relinquish their duties;

*b)* May, on taking up their duties in the territory of any one of the Contracting Parties, import their personal motor car temporarily with exemption from duty, and subsequently, but not later than on termination of their period of service, re-export that vehicle with exemption from

duty, subject, however, in either event, to any conditions deemed to be necessary in each individual case by the Government of the Contracting Party concerned;

*c)* Shall enjoy inviolability for all their official papers and documents.

6 — The Contracting Parties shall not be obliged to grant to their own nationals the facilities provided for in paragraph 5, *a)* and *b)*, above.

7 — In addition to the privileges, exemptions and facilities granted to the staff of the Organisation, the Director General of the Agency shall enjoy immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by him/her in the exercise of his/her functions; this immunity shall not apply in the case of a motor traffic offence or in the case of damage caused by a motor vehicle belonging to or driven by him/her.

8 — The Governments concerned shall take all the necessary measures to ensure the unrestricted transfer of net salaries.

#### Article 26

Representatives of the Contracting Parties shall, while exercising their functions and in the course of their journeys to and from the place of meeting, enjoy inviolability for all their official papers and documents.

#### Article 27

By reason of its own social security scheme, the Organisation, the Director General and personnel of the Organisation shall be exempt from all compulsory contributions to national social security bodies, without prejudice to arrangements between the Organisation and Contracting Parties existing at the entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997.

#### Article 28

1 — The contractual liability of the Organisation shall be governed by the law applicable to the contract concerned.

2 — With regard to non-contractual liability, the Organisation shall make reparation for damage caused by the negligence of its organs, or of its servants in the scope of their employment, in so far as that damage can be attributed to them. The foregoing provision shall not preclude the right to other compensation under the national law of the Contracting Parties.

#### Article 29

1 — *a)* The installations of the Organisation shall be inviolable. The property and assets of the Organisation shall be exempt from any measure of requisition, expropriation or confiscation.

*b)* The archives of the Organisation and all official papers and documents belonging to it shall be inviolable, wherever located.

2 — The property and assets of the Organisation may not be seized, nor may execution be levied upon them, except by a judicial decision. Such judicial decision shall not be made unless the Organisation has been given reasonable notice of the proceedings in question and has had an adequate opportunity to oppose the making

of the decision. The installations of the Organisation shall not, however, be seized nor shall execution be levied upon them.

3 — Nevertheless, in order to enable judicial inquiries to be carried out and to ensure the execution of judicial decisions in their respective territories, the competent authorities of the State in which the Organisation has its headquarters and of other States in which installations and archives of the Organisation are located shall, after having informed the Director General of the Agency, have access to such installations and archives.

#### Article 30

1 — The Organisation shall collaborate at all times with the competent authorities of the Contracting Parties in order to facilitate the good administration of justice, to ensure the observance of police regulations and to prevent any abuse to which the privileges, immunities, exemptions or facilities specified in this Convention could give rise.

2 — The Organisation shall facilitate, as far as possible, the execution of public works inside or in the vicinity of any immovable property allocated for its use in the territories of the Contracting Parties.

#### Article 31

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*) and, where appropriate, article 2.2, *b*), international agreements and national regulations relating to the admission to flight over and security of the territory of the Contracting Parties concerned shall be binding on the Agency, which shall take all necessary measures to ensure the application of such agreements and regulations.

#### Article 32

In the performance of the tasks provided for in article 2.1, *e*) and, where appropriate, article 2.2, *b*), the Agency shall give to those Contracting Parties which so request all necessary information relating to the aircraft of which it has cognisance in the exercise of its functions related to the airspace of the Contracting Party concerned, in order that the Contracting Parties concerned may be able to verify that international agreements and national regulations are being applied.

#### Article 33

The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at annex I.

#### Article 34

1 — Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.

2 — The number of arbitrators shall be three.

3 — The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.

4 — The decisions of the Permanent Court of Arbitration shall be binding on the Parties to the dispute.

#### Article 35

1 — Without prejudice to the application of the provisions of annex IV for the enforced recovery of route charges, the courts of the Contracting Parties shall have sole jurisdiction to hear disputes arising between the Organisation, represented by the Director General, and any natural person or corporate body, in connection with the application of acts of the Organisation.

2 — Without prejudice to the application of the provisions of annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:

- a) Where the defendant has his/her residence or registered office;
- b) Where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;
- c) In the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs *a*) and *b*) above, where the defendant has assets;
- d) In the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs *a*) to *c*) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

#### Article 36

1 — The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in annex I, and to articles 16 et seq. of the provisions relating to the common route charges system set out in annex IV, shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.

2 — The tax provisions set out in annex III and articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route charges system set out in annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.

3 — Each Contracting Party shall be bound by annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by annex IV at the expiry of this five-year period.

4 — The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.

This agreement will require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly, with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

5 — The Contracting Party which is no longer bound by annex IV may at any time request the General Assem-

bly in writing to be bound once more by annex IV. The Contracting Party in question shall again be bound by annex IV six months after the day on which the General Assembly accepts the said request by unanimity of the votes cast by the Contracting Parties participating in the common system. The Contracting Party concerned shall be bound by annex IV for a period of five years from the day on which it became bound. This period shall be extended automatically subject to the same conditions as those set out in paragraph 3 above.

#### Article 37

The Contracting Parties undertake to ensure to the Agency the application of current statutory provisions designed to safeguard the continuity of those general utilities required for the proper running of operational services.

#### Article 38

1 — The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.

2 — Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.

The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.

3 — The rights and obligations, in particular of a financial nature, of the withdrawing Contracting Party shall be determined in a special agreement concluded between it and the Organisation.

This agreement shall require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

4 — The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.

5 — If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation.

#### Article 39

1 — The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.

2 — The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.

3 — The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.

4 — Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

#### Article 40

1 — The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1881 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.

2 — The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.

3 — Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force.

The present consolidated text of the enacting terms of the Convention and its annexes are drawn up in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages. In accordance with the final provision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, the final provision of the Protocol of 12 February 1981 amending the aforesaid Convention as well as the final provision of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 consolidating the aforesaid Convention, as variously amended, the text in the French language shall prevail, in the event of any inconsistency between the texts.

#### ANNEX I

#### Statute of the Agency

#### Article 1

1 — The Agency shall be the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or set by the General Assembly or by the Council and their subsidiary bodies. It shall initiate and submit proposals to the relevant bodies related to the exercise of the various functions and the performance of the various tasks of these bodies as well as to other tasks delegated to the Organisation. It shall also provide support to the General Assembly and the Council and their subsidiary bodies in the execution of their supervisory functions.

2 — In the performance of its tasks, the Agency may be assisted, where necessary, by civil and military experts appointed by States or by the service providers' organisations concerned.

3 — The Agency shall act as the focal point for inter-governmental co-operation and coordination in the field of air navigation. It shall submit proposals and provide the necessary support with a view to convergence

towards, and implementation of, a uniform European air traffic management system.

4 — In particular, it shall provide regulatory, information, support and advisory services to the Contracting Parties, and, on the basis of agreements pursuant to article 2 of the Convention, to recognised international organisations and to non-Contracting States.

5 — In particular, the Agency shall:

- a) Coordinate the implementation plans of the Contracting Parties to ensure convergence towards a uniform European air traffic management system;
- b) Examine matters in the field of air navigation under study by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and coordinate and submit amendments to ICAO documents;
- c) Develop proposals for detailed planning for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems, in particular the ground and airborne components of air navigation systems of the Contracting Parties, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;
- d) Develop proposals concerning the arrangements for the strategic planning and design of routes and supporting airspace structures, in coordination with civil and military experts appointed by States;
- e) Develop proposals for the harmonisation of air traffic services regulations, develop coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports and support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;
- f) Make proposals or play an advisory role in all aspects of policy and planning. Its scope is not limited to en-route air traffic management but enlarged to cater for an integrated «gate-to-gate» approach to air traffic management. It is assisted by national experts in preparing these proposals;
- g) Study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;
- h) Develop common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;
- i) Coordinate Research, Development, Trials and Evaluation (RDTE) programmes of national air traffic management organisations, including the collection and dissemination of results;
- j) Conduct common studies, tests and applied research as well as other technical developments;
- k) Define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform system for European air traffic management under the aegis of the Council.

6 — When the Agency provides air navigation services, its aim shall be:

- a) To prevent collisions between aircraft;
- b) To ensure the orderly and expeditious flow of air traffic;

- c) To provide advice and information conducive to the safe and efficient conduct of flights;
- d) To notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

7 — The Agency shall work in close collaboration with the users' organisations in order to meet as efficiently and economically as possible the requirements of civil aviation. It shall work in close collaboration with the military authorities to meet, under the same conditions, the special requirements of military aviation.

8 — For the accomplishment of its task, the Agency may, among other things, construct and operate the buildings and installations it requires. However, it shall call upon national technical services and make use of existing national installations whenever this is technically and economically justified, in order to avoid any duplication.

## Article 2

1 — Subject to the powers conferred upon the General Assembly and the Council, the Agency shall be managed by a Director General who shall enjoy wide management independence with regard to the implementation, utilisation and efficient operation of the technical, financial and personnel resources placed at his disposal. To this end, he/she shall take the measures which he/she deems necessary in order to fulfil his/her obligations.

2 — Nevertheless, the Director General shall, with a view to submission for approval by the Council in accordance with the provisions of the Convention:

- a) Elaborate annual and five-year work programmes stating the impact on the trends in the costs and unit rates;
- b) Draw up the five-year financial plan and the budget including the financial obligations, and, as provided for in annex IV, the unit rates and tariffs;
- c) Present an annual report to the Council on the activities and financial position of the Organisation;
- d) Present the principles governing the general structure of the Agency, the details of this structure being the sole responsibility of the Director General.

3 — Furthermore, the Director General shall:

- a) Submit reports at regular intervals and seek instructions from the Council whenever there is a risk of the objectives not being achieved, of the deadlines or financial ceilings being exceeded, or in the event of major changes to programmes;
- b) Negotiate the agreements referred to in article 2 of the Convention, within the framework of the directives issued by the Council.

## Article 3

The Director General shall draw up, and submit for the Council's approval, the Contract Regulations relating to:

- a) The letting of contracts for the supply of goods and services to the Organisation;
- b) The supply of goods and services by the Organisation;
- c) The sale or disposal of surplus assets.



## Article 4

The Director General shall draw up, and submit for the Council's approval, the Financial Regulations, which shall determine, in particular, the conditions governing payment of national contributions, as well as the terms on which loans may be raised by the Agency, and will ensure proper financial management, including internal audit.

## Article 5

1 — Without prejudice to the right of the Contracting Parties to submit proposals, the Director General shall draw up and submit for the Council's approval the Agency's Staff Regulations:

- a) They shall include, in particular, provisions relating to the nationality of personnel, selection and recruitment procedures and principles, salary scales, pensions, internal tax, disqualification for office, professional secrecy and continuity of the service;
- b) The Agency's staff shall be recruited from among nationals of the Contracting Parties. Personnel from non-Contracting States may be employed pursuant to the agreements provided for in article 2.3 of the Convention, or in exceptional cases by duly substantiated decision of the Director General.

2 — The Administrative Tribunal of the International Labour Organisation shall have sole jurisdiction in disputes between the Organisation and the personnel of the Agency, to the exclusion of the jurisdiction of all other courts and tribunals, national or international.

## Article 6

1 — The Director General shall be appointed for a term of office of five years by the General Assembly by a majority of the votes cast, on condition that the said majority attains three-quarters of the weighted votes cast according to the weighting provided for in article 11 of the Convention and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote. His/her term of office may be renewed once in the same manner. The Statute of the Director General shall be approved by the Council.

2 — The Director General shall represent the Organisation in legal proceedings and for all civil purposes.

3 — Furthermore, in conformity with the policies adopted by the General Assembly and the Council, the Director General:

- a) May appoint the staff and may terminate their services in accordance with the Staff Regulations; appointments to Grade A1 and A2 functions for a term of office of five years normally, renewable once, shall be subject to approval by the Council;
- b) May borrow money in accordance with the Financial Regulations and within the limits determined for that purpose by the Council;
- c) May enter into contracts in accordance with the Contract Regulations referred to in article 3 and within the limits determined for that purpose by the Council;

- d) Shall draw up and submit for the Council's approval the Regulation on data protection provided for in article 7.2, l), of the Convention;
- e) Shall draw up and submit for the Council's approval the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

4 — The Director General may discharge the aforesaid functions without prior reference to the Council, but he/she shall keep the Council informed of all measures taken in the exercise of the aforesaid powers.

5 — The Council shall determine the conditions under which a substitute for the Director General may be appointed should he/she be unable to perform his/her duties.

## Article 7

1 — The budget shall be balanced as between receipts and expenditure.

Estimates of all receipts and expenditure of the Agency shall be prepared for each financial year.

2 — The financial year shall begin on 1 January and end on 31 December.

3 — The draft budget and draft five-year financial plan shall be submitted by the Director General for the approval of the Council not later than 31 October of the preceding year.

## Article 8

1 — The Organisation may borrow on the international financial markets in order to obtain the necessary resources for the accomplishment of its tasks.

2 — The Organisation may issue loans on the financial markets of a Contracting Party in accordance with national law relating to internal loans, or, in the absence of such law, with the agreement of the Contracting Party.

3 — The Financial Regulations shall determine the procedures by which the Organisation raises and repays loans.

4 — Each budget and each five-year financial plan shall specify the maximum amount which the Organisation may borrow during the years covered by that budget and the five-year financial plan.

5 — In matters falling within the scope of this article, the Organisation shall act in agreement with the competent authorities of the Contracting Parties or with their banks of issue.

## Article 9

The budget and the five-year financial plan may be revised during the financial year, if circumstances so require, in accordance with the requirements prescribed for their preparation and approval.

## Article 10

1 — The accounts of all the Agency budgetary receipts and expenditure, and the Agency's financial management, shall be audited annually by an Audit Board.

2 — The Audit Board shall be assisted in its work by external consultant auditors. The outside firm of consultant auditors shall be appointed by the Council for a three-year term in accordance with article 7.2, f), of the Convention.

3 — The purpose of the audit carried out by the Audit Board, with the assistance of external consultant audi-

tors, shall be to establish the regular nature of receipts and expenditure and to ensure sound financial management. The Audit Board shall submit to the Council at the close of each financial year a report incorporating the Agency's comments. The Council may direct the Agency to take any appropriate measures recommended in the audit report, in pursuance of article 7.2, a), of the Convention.

4 — The Audit Board shall ensure that an appropriate internal control mechanism is put in place within the Agency, which is in line with sound corporate practice and management.

5 — The Audit Board may review other financial issues relating to the Agency in line with its Terms of Reference.

#### Article 11

1 — Administrative or technical inspections of the services of the Agency may be carried out, if so required by the Council, acting either on its own initiative or at the request of the Director General.

2 — Such inspections shall be made by officers of the administrations of the Contracting Parties, with external assistance if required. Each inspection committee shall consist of at least two persons of different nationalities and should include as far as possible a person who has taken part in a previous inspection.

#### Article 12

The Council shall determine the working languages of the Agency.

#### Article 13

The Agency shall issue the publications necessary for its operation.

#### Article 14

All draft amendments of the Statute shall be submitted for the approval of the General Assembly pursuant to the provisions of article 6.1, d), of the Convention.

#### ANNEX II

#### Flight Information Regions

Federal Republic of Germany:

Berlin Upper Flight Information Region;  
Hannover Upper Flight Information Region;  
Rhein Upper Flight Information Region;  
Bremen Flight Information Region;  
Düsseldorf Flight Information Region;  
Frankfurt Flight Information Region;  
München Flight Information Region;  
Berlin Flight Information Region.

Republic of Austria:

Wien Flight Information Region.

Kingdom of Belgium — Grand Duchy of Luxembourg:

Bruxelles Upper Flight Information Region;  
Bruxelles Flight Information Region.

Republic of Bulgaria:

Sofia Flight Information Region;  
Varna Flight Information Region.

Republic of Cyprus:

Nicosia Flight Information Region.

Republic of Croatia:

Zagreb Flight Information Region.

Kingdom of Denmark:

København Flight Information Region.

Kingdom of Spain:

Madrid Upper Flight Information Region;  
Madrid Flight Information Region;  
Barcelona Upper Flight Information Region;  
Barcelona Flight Information Region;  
Islas Canarias Upper Flight Information Region;  
Islas Canarias Flight Information Region.

French Republic — Principality of Monaco (\*):

France Upper Flight Information Region;  
Paris Flight Information Region;  
Brest Flight Information Region;  
Bordeaux Flight Information Region;  
Marseille Flight Information Region (\*);  
Reims Flight Information Region.

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Scottish Upper Flight Information Region;  
Scottish Flight Information Region;  
London Upper Flight Information Region;  
London Flight Information Region.

Hellenic Republic:

Athinai Upper Flight Information Region;  
Athinai Flight Information Region.

Republic of Hungary:

Budapest Flight Information Region.

Ireland:

Shannon Upper Flight Information Region;  
Shannon Flight Information Region;  
Shannon Oceanic Transition Area enclosed by the following co-ordinates: 51° North 15° West, 51° North 8° West, 48° 30' North 8° West, 49° North 15° West, 51° North 15° West at and above FL55.

Italian Republic:

Milano Upper Flight Information Region;  
Roma Upper Flight Information Region;  
Brindisi Upper Flight Information Region;  
Milano Flight Information Region;  
Roma Flight Information Region;  
Brindisi Flight Information Region.

Republic of Malta:

Malta Flight Information Region.

Kingdom of Norway:

Oslo Upper Flight Information Region;  
Stavanger Upper Flight Information Region;

Trondheim Upper Flight Information Region;  
 Bodø Upper Flight Information Region;  
 Oslo Flight Information Region;  
 Stavanger Flight Information Region;  
 Trondheim Flight Information Region;  
 Bodø Flight Information Region;  
 Bodø Oceanic Flight Information Region.

Kingdom of the Netherlands:

Amsterdam Flight Information Region.

Portuguese Republic:

Lisboa Upper Flight Information Region;  
 Lisboa Flight Information Region;  
 Santa Maria Flight Information Region.

Romania:

Bucuresti Flight Information Region.

Slovak Republic:

Bratislava Flight Information Region.

Republic of Slovenia:

Ljubljana Flight Information Region.

Kingdom of Sweden:

Malmö Upper Flight Information Region;  
 Stockholm Upper Flight Information Region;  
 Sundsvall Upper Flight Information Region;  
 Malmö Flight Information Region;  
 Stockholm Flight Information Region;  
 Sundsvall Flight Information Region.

Swiss Confederation:

Switzerland Upper Flight Information Region;  
 Switzerland Flight Information Region.

Czech Republic:

Praha Flight Information Region.

Republic of Turkey:

Ankara Flight Information Region;  
 Istanbul Flight Information Region.

#### ANNEX III

#### Tax Provisions

##### Article 1

1 — Without prejudice to the exonerations provided for in articles 22 and 23 of the Convention, when the Organisation in the exercise of its official activities makes substantial acquisitions of property or employs services of substantial value in respect of which indirect duties, taxes or charges (including such duties, taxes or charges levied on importation other than those referred to in article 23.1 of the Convention) have been paid or are payable, the Governments of the Member States shall, whenever possible, take appropriate action to offset the effect on the Organisation of such duties, taxes or charges by means of an adjustment of the financial contributions to the Organisation or by means of remis-

sion or of reimbursement to the Organisation of the amount of the duties, taxes or charges.

2 — With regard to payments by the Organisation to Member States in respect of capital investments made by those States, in so far as the cost thereof is to be refunded by the Organisation, the said States shall ensure that their statements of the amounts in question submitted to the Organisation do not include duties, taxes or charges from which the Organisation would have been exempt or which would be refunded to it or which would be the subject of an adjustment of the financial contributions to the Organisation if the Organisation had made those investments itself.

3 — The provisions of this article shall not apply in respect of duties, taxes or charges collected as payment for public utility services.

##### Article 2

Property acquired by the Organisation to which article 1.1 applies may not be sold or otherwise disposed of except in accordance with conditions laid down by the Governments of the States concerned.

##### Article 3

1 — The Director General of the Agency and the Staff members of the Organisation shall be subject to a tax for the benefit of the Organisation on salaries and emoluments paid by the Organisation in accordance with the rules and conditions determined by the General Assembly. Such salaries and emoluments shall be exempt from national income tax.

The Member States may, however, take into account salaries and emoluments exempted from national income tax when assessing the amount of the tax payable on other income of those in receipt of the said salaries and emoluments.

2 — Paragraph 1 shall not apply to pensions and annuities paid by the Organisation.

3 — The names, titles, addresses as well as remunerations and where appropriate pensions of employees and former employees to whom the provisions of paragraphs 1 and 2 of the present article are applicable shall be communicated periodically to the Member States.

##### Article 4

For the purpose of this annex, the Organisation shall act in concert with the relevant authorities of the Member States concerned.

##### Article 5

1 — This annex shall replace the Additional Protocol to the Convention signed at Brussels on 6 July 1970, as amended by the Protocol signed at Brussels on 21 November 1978, both in turn amended by article xxxviii of the Protocol signed at Brussels on 12 February 1981 amending the Convention.

2 — Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, obligations under article 3 of the Additional Protocol of 6 July 1970 shall remain binding until the relevant claims and commitments have been fully discharged.

## ANNEX IV

**Provisions relating to the Common Route Charges System**

## Article 1

The Contracting Parties agree to continue to administer a joint system for the establishment, billing and collection of route charges as a single charge per flight and to use for this purpose the services of EUROCONTROL.

## Article 2

The Organisation shall establish, bill and collect the route charges levied on users of en route air navigation services on a proposal from the Contracting Parties participating in the Common Route Charges System.

## Article 3

In matters relating to route charges, the Council shall be the body responsible for determining the arrangements for giving effect to the General Assembly's decisions in route charge matters and supervising the Agency's tasks in this field.

The Council shall *inter alia*:

- a) Prepare decisions for the General Assembly in route charge policy matters;
- b) Determine the unit of account in which route charges are expressed;
- c) Determine, in accordance with decisions taken on the basis of article 6.2 of the Convention, the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply;
- d) Approve reports relating to EUROCONTROL route charges activities;
- e) Adopt the Financial Regulations applicable to the Route Charges System;
- f) Approve the budgetary annexes relating to EUROCONTROL route charges activities.

## Article 4

The route charges indicated on the bill issued by the Organisation shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its Headquarters.

## Article 5

1 — The charge shall be payable by the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed. The charge shall attach as a lien to the aircraft which incurred the charge, irrespective of in whose hands it may be, if the law of the Contracting Party concerned so permits.

2 — Where an ICAO designator or any other recognised designator is used in identification of the flight, EUROCONTROL may deem the operator to be the aircraft operating agency to whom the ICAO designator was allocated or was in the process of allocation at the time of the flight or identified in the filed flight plan or identified by use of that ICAO or other recognised designator in communication with air traffic control or by any other means.

3 — If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator

unless he/she proves which other person was the operator.

4 — The operator and the owner of the aircraft shall be jointly and severally liable to pay the charge, if the law of the Contracting Party concerned so permits.

## Article 6

1 — Where the amount due has not been paid, measures may be taken to enforce recovery, including detention and sale of aircraft, if the law of the Contracting Party where the aircraft has landed so permits.

2 — Measures may also include, at EUROCONTROL's request, the review by a Contracting Party or any competent body of the administrative authorisation connected with air transport or air traffic management issued to a person liable to pay the charge, if the relevant legislation so provides.

## Article 7

1 — Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or, at EUROCONTROL's request, by a Contracting Party, or by any body authorised for that purpose by a Contracting Party.

2 — Recovery shall be effected by judicial or administrative procedure.

3 — Each Contracting Party shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

## Article 8

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting Party:

- a) Where the debtor has his/her residence or registered office;
- b) Where the debtor has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;
- c) Where, in the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs a) and b) above, the debtor has assets;
- d) Where EUROCONTROL has its headquarters, in the absence of the grounds of jurisdiction set out in subparagraphs a) to c) above.

## Article 9

1 — The provisions of articles 5, 6, 7 and 8 shall not prevent any Contracting Party, or any body authorised by a Contracting Party, acting at the request of EUROCONTROL, from proceeding with the recovery of the amount due by the detention and sale of aircraft in accordance with the administrative or judicial procedure of the relevant Contracting Party.

2 — The power so to detain and sell shall extend to the equipment, spare parts, fuel, stores and documents of the aircraft detained or sold.

3 — The validity and effect of detention and sale shall be determined by the law of the Contracting Party where the detention has been effected.

## Article 10

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and

administrative authorities of States not parties to the Convention.

#### Article 11

The following decisions taken in a Contracting Party shall be recognised and enforced in the other Contracting Parties:

- a) Final decisions of a court or tribunal;
- b) Decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

#### Article 12

The decisions referred to in article 11 shall not be recognised or enforced in the following cases:

- a) If the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin was not competent in accordance with article 8;
- b) If the decision is contrary to public policy of the Contracting Party addressed;
- c) If the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him/her to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;
- d) If proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed;
- e) If the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the Contracting Party addressed;
- f) If the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin, in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession in a way that conflicts with a rule of the private international law of the Contracting Party addressed, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that Contracting Party.

#### Article 13

The decisions referred to in article 11, if enforceable in the Contracting Party of origin, shall be enforced in accordance with the law of the Contracting Party addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed.

#### Article 14

1 — The request shall be accompanied by:

- a) A certified copy of the decision;
- b) In the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of

the institution of the proceedings was duly served on the debtor;

- c) In the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of article 11 have been met;
- d) A document establishing that the decision is enforceable in the Contracting Party of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.

2 — A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

#### Article 15

1 — The request can be rejected only for one of the reasons set forth in article 12. In no case may the decision be reviewed on its merits in the Contracting Party addressed.

2 — The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the Contracting Party addressed insofar as the Convention does not otherwise provide.

#### Article 16

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting Parties in accordance with the decisions of the Council.

#### Article 17

Where the claim is recovered by a Contracting Party, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with article 16. The recovery costs incurred by that Contracting Party shall be charged to EUROCONTROL.

#### Article 18

The competent authorities of the Contracting Parties shall co-operate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

#### Article 19

If the Council decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting Parties concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions of the Convention relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

**Additional Protocol concerning the replacement of the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 by the relevant provisions of the consolidated text of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation as amended at Brussels in 1997, including its annex iv.**

The Federal Republic of Germany, the Republic of Austria, the Kingdom of Belgium, the Republic of Bulgaria, the Republic of Cyprus, the Republic of Croatia, the Kingdom of Denmark, the Kingdom of Spain, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Hellenic Republic, the Republic of Hungary, Ireland, the Italian Republic, the Grand

Duchy of Luxembourg, the Republic of Malta, the Principality of Monaco, the Kingdom of Norway, the Kingdom of the Netherlands, the Portuguese Republic, Romania, the Slovak Republic, the Republic of Slovenia, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation, the Czech Republic and the Republic of Turkey, hereinafter called «the National Contracting Parties», and the European Organisation for the Safety of Air Navigation, hereinafter called «EUROCONTROL»:

Having regard to the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation amended in Brussels in 1981, and in particular its articles 6.3, 7.2, 11 and 12;

Having regard to Measure no. 85/43 taken by the Permanent Commission of EUROCONTROL regarding the conclusion of the present Additional Protocol;

Whereas the National Contracting Parties are this day signing a Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended (hereinafter called «the Protocol»);

Whereas EUROCONTROL is, with the National Contracting Parties, party to the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 (hereinafter called «the Multilateral Agreement»);

Whereas, however, the Protocol is open for signature only by the National Contracting Parties and by any other State invited to the Diplomatic Conference at which it was adopted and any other State authorised to sign it by the Permanent Commission of EUROCONTROL;

Whereas pursuant to article IV of the Protocol, once the latter enters into force the Multilateral Agreement shall be terminated and replaced by the relevant provisions of the consolidated text of the Convention annexed to the Protocol, including its annex IV;

Whereas such a substitution is possible only with the consent of all the Parties:

Have agreed as follows:

#### Article 1

With effect from the entry into force of the Protocol of 27 June 1997 consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended, the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 shall be terminated.

#### Article 2

The Government of the Kingdom of Belgium shall have the present Additional Protocol registered with the Secretary-General of the United Nations as provided for in article 102 of the Charter of the United Nations and with the Council of the International Civil Aviation Organisation as provided for in article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having presented their Full Powers, found in good and due form, have signed the present Additional Protocol.

Done in Brussels, this 27th day of June 1997, in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the signatories. In the event of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

For the Republic of Austria:

For the Kingdom of Belgium:

For the Republic of Bulgaria:

For the Republic of Cyprus:

For the Republic of Croatia:

For the Kingdom of Denmark:

For the Kingdom of Spain:

For the French Republic:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

For the Hellenic Republic:

For the Republic of Hungary:

For Ireland:

For the Italian Republic:

For the Grand Duchy of Luxembourg:

For the Republic of Malta:

For the Principality of Monaco:

For the Kingdom of Norway:

For the Kingdom of the Netherlands:

For the Portuguese Republic:

For Romania:

For the Slovak Republic:

For the Republic of Slovenia:

For the Kingdom of Sweden:

For the Swiss Confederation:

For the Czech Republic:

For the Republic of Turkey:

For EUROCONTROL:

**Acta Final da Conferência Diplomática sobre o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960, na sequência das diversas modificações introduzidas (Bruxelas, 27 de Junho de 1997).**

Os Plenipotenciários:

Da República Federal da Alemanha;  
 Da República da Áustria;  
 Do Reino da Bélgica;  
 Da República da Bulgária;  
 Da República de Chipre;  
 Da República da Croácia;  
 Do Reino da Dinamarca;  
 Do Reino de Espanha;  
 Da República Francesa;  
 Do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte;  
 Da República Helénica;  
 Da República da Hungria;  
 Da Irlanda;  
 Da República Italiana;  
 Do Grão-Ducado do Luxemburgo;  
 Da República de Malta;  
 Do Principado do Mónaco;  
 Do Reino da Noruega;  
 Do Reino dos Países Baixos;  
 Da República Portuguesa;  
 Da Roménia;  
 Da República Eslovaca;  
 Da República da Eslovénia;  
 Do Reino da Suécia;  
 Da Confederação Suíça;  
 Da República Checa;  
 Da República da Turquia;

reunidos em Bruxelas em 27 de Junho de 1997:

Decidiram introduzir na Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», emendada em Bruxelas em 1981, as modificações que figuram no anexo 1 à presente Acta Final;

Adoptaram o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», que foi aberto para assinatura em 27 de Junho de 1997 e que figura no anexo 2 à presente Acta Final;

Tomaram nota da seguinte declaração do Reino dos Países Baixos, feita em nome dos Estados membros da

Comunidade Europeia que são membros do EUROCONTROL:

«Os Estados membros da Comunidade Europeia que são membros do EUROCONTROL declaram que a assinatura do Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea ‘EUROCONTROL’, aberto para assinatura em 27 de Junho de 1997 e que figura no anexo 2 à presente Acta Final, não prejudica a competência exclusiva da Comunidade em certos domínios abrangidos pela referida Convenção nem a adesão da Comunidade ao EUROCONTROL a fim de exercer tal competência exclusiva.»;

Tomaram nota da seguinte declaração do Reino da Bélgica:

«O Reino da Bélgica, embora assinando o presente texto sem emitir nenhuma reserva formal, declara atribuir uma importância particular à organização do espaço aéreo de forma a garantir o acesso não discriminatório aos seus aeroportos, e à promoção do diálogo entre os parceiros sociais.»;

Tomaram nota da seguinte declaração da República Helénica:

«A República Helénica assina a Acta Final da Conferência Diplomática sobre o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea ‘EUROCONTROL’ de 13 de Dezembro de 1960, ficando entendido que a implementação e a aplicação das disposições do referido Protocolo devem respeitar o quadro jurídico e os procedimentos da OACI.»;

Tomaram nota da seguinte declaração da República Federal da Alemanha:

«A República Federal da Alemanha considera que é fundamental que o futuro Regulamento relativo à protecção dos dados elaborado pela Organização EUROCONTROL corresponda, pelo menos, à norma estabelecida pela União Europeia na sua Directiva sobre a protecção dos dados.

Convém igualmente garantir que os dados pessoais transmitidos pela Organização a uma Parte Contratante beneficiem, por parte desta, de uma garantia de protecção idêntica à que é prevista no Regulamento acima referido.»;

Adoptaram as resoluções seguintes:

**I — Resolução que convida os Estados membros a ratificar o Protocolo em tempo oportuno**

A Conferência:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo adoptado o referido Protocolo por unanimidade;

Considerando que é altamente desejável que o referido Protocolo entre em vigor o mais depressa possível:

Solicita a todas as Partes Contratantes que ratifiquem, aceitem ou aprovem, o mais rapidamente possível, o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL».

Convida o Director-Geral do EUROCONTROL a tomar todas as disposições de ordem prática, em coo-

peração com as Partes Contratantes, para fornecer, se for caso disso, a assistência necessária no âmbito do processo de ratificação, de aceitação ou de aprovação do referido Protocolo.

## II — Resolução relativa à implementação antecipada do Protocolo

### A Conferência:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo adoptado o referido Protocolo por unanimidade;

Tendo tomado nota das decisões adoptadas pelos Ministros dos Transportes dos Estados membros da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), reunidos em Copenhaga no dia 14 de Fevereiro de 1997, sobre a Estratégia da CEAC;

Tendo tomado nota de que os Ministros dos Transportes da CEAC convidaram a Comissão Permanente do EUROCONTROL a prever as disposições necessárias a tomar, com vista à implementação antecipada da Convenção EUROCONTROL revista, tal como proposto na Estratégia da CEAC;

Reconhecendo a necessidade de proceder à implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista para confiar à Organização EUROCONTROL, e mais particularmente à sua Agência, o papel e as atribuições previstas na Estratégia Institucional da CEAC;

Reiterando o seu empenhamento em instaurar, através das disposições da Convenção revista e em estreita colaboração com todas as partes interessadas, um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo seguro e eficaz, bem como um sistema comum de taxas de rota igualmente eficaz;

Convida todas as Partes Contratantes a envidar todos os esforços necessários com vista à implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista.

Adoptaram as declarações conjuntas seguintes:

### I — Declaração conjunta sobre o projecto de Regulamento EUROCONTROL sobre a protecção dos dados

#### A Conferência:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo adoptado o referido Protocolo por unanimidade;

Tendo tomado nota do projecto de Regulamento EUROCONTROL relativo à Protecção dos Dados:

Faz a declaração conjunta seguinte:

Os Estados signatários comprometem-se a tomar todas as disposições para que o Conselho aprove, o mais rapidamente possível, um regulamento interno relativo à protecção dos dados da Organização EUROCONTROL.

## II — Declaração conjunta sobre as medidas necessárias para que o Comité de Auditoria do Conselho possa exercer uma função de «transparência» e que esta função seja introduzida no contexto da implementação antecipada de certas disposições do Protocolo.

### A Conferência:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo adoptado por unanimidade o referido Protocolo;

Tendo tomado nota das disposições do referido Protocolo que dizem respeito à criação de uma estrutura de gestão eficiente e autónoma para a Agência EUROCONTROL, de modo a garantir a instauração de um mecanismo de tomada de decisão eficaz, racional e transparente para a gestão do tráfego aéreo na Europa, em conformidade com a Estratégia Institucional da CEAC;

Tendo notado que compete à Agência EUROCONTROL atingir os objectivos e executar as tarefas enunciadas na Convenção ou decididas pelos órgãos dirigentes do EUROCONTROL;

Reconhecendo que é desejável permitir à Agência EUROCONTROL garantir um nível de transparência em matéria de gestão, por intermédio de um Comité de Auditoria dotado de um mandato apropriado:

Faz a seguinte declaração conjunta:

Os Estados signatários comprometem-se a tomar as medidas necessárias para que o Comité de Auditoria do Conselho, referido no n.º 5 do artigo 7.º da Convenção, possa exercer uma função de «transparência», e garantir a sua aplicação no âmbito da implementação antecipada de certas disposições do Protocolo que consolida a Convenção.

Em testemunho do que os Plenipotenciários assinaram a presente Acta Final.

Feito em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, em exemplar único, que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica, que dele enviará cópia autêntica aos Governos dos outros Estados signatários.

Pela República da Alemanha:

Pela República da Áustria:

Pelo Reino da Bélgica:

Pela República da Bulgária:

Pela República de Chipre:

Pela República da Croácia:

Pelo Reino da Dinamarca:

Pelo Reino de Espanha:

Pela República Francesa:

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:



Pela República Helénica:  
 Pela República da Hungria:  
 Pela Irlanda:  
 Pela República Italiana:  
 Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:  
 Pela República de Malta:  
 Pelo Principado do Mónaco:  
 Pelo Reino da Noruega:  
 Pelo Reino dos Países Baixos:  
 Pela República Portuguesa:  
 Pela Roménia:  
 Pela República da Eslováquia:  
 Pela República da Eslovénia:  
 Pelo Reino da Suécia:  
 Pela Confederação Suíça:  
 Pela República Checa:  
 Pela República da Turquia:

#### ANEXO 1 À ACTA FINAL

##### Modificações feitas pela Conferência Diplomática de 27 de Junho de 1997

#### Artigo I

A Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960, tal como modificada pelo Protocolo Adicional de 6 de Julho de 1970, ele próprio modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978, ambos modificados pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, a seguir denominada «a Convenção», é emendada de acordo com as disposições dos artigos seguintes.

#### Artigo II

Os n.ºs 1 e 2 do artigo 1.º da Convenção são substituídos pelas disposições seguintes:

##### «Artigo 1.º

1 — A fim de realizar a harmonização e a integração necessárias com vista a criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo, as Partes Contratantes acordam em reforçar a sua cooperação e desenvolver as suas actividades comuns no domínio da navegação aérea, tomando devidamente em conta as necessidades em matéria de defesa, garantindo a todos os utilizadores do espaço aéreo a máxima liberdade compatível com o nível de segurança exigido, no âmbito do fornecimento de serviços do tráfego aéreo economicamente eficazes

e tendo em conta a necessidade de minimizar, sempre que possível, nomeadamente em termos operacionais, técnicos e económicos, qualquer impacte nefasto sobre o ambiente.

Estes objectivos serão prosseguidos sem prejuízo do princípio de soberania total e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território e a capacidade, para cada Estado, de exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e de defesa no seu espaço aéreo nacional.

Para este efeito, acordam:

- a) Em elaborar uma política europeia no domínio da gestão do tráfego aéreo, que inclua a definição de estratégias e programas com o objectivo de aumentar a capacidade necessária para satisfazer os requerimentos de todos os utentes civis e militares de uma maneira economicamente eficaz, mantendo ao mesmo tempo o nível de segurança exigido;
- b) Em comprometerem-se a fixar objectivos específicos relativamente à eficiência das operações de gestão do tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no anexo II da presente Convenção nas quais os Estados, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, acordaram em assegurar os serviços de tráfego aéreo, sem prejuízo dos princípios de liberdade de circulação nos espaços aéreos que não estão submetidos à soberania dos Estados, resultantes de convenções, acordos internacionais, regras ou princípios de direito internacional comum;
- c) Instaurar um sistema de análise das *performances* e de determinação dos objectivos relacionados com a gestão do tráfego aéreo;
- d) Em aplicar um plano comum de convergência e de implementação relativo aos serviços e instalações de navegação aérea na Europa;
- e) Em adoptar e aplicar normas e especificações comuns;
- f) Em harmonizar as regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo;
- g) Em desenvolver a capacidade disponível para responder ao pedido de tráfego aéreo e garantir a sua mais eficaz utilização através da criação, exploração e desenvolvimento conjuntos de um sistema comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo na Europa no âmbito da implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- h) Em encorajar a aquisição em comum de sistemas e de instalações do tráfego aéreo;
- i) Em implementar uma política comum para o estabelecimento e o cálculo das taxas impostas aos utentes das instalações e serviços da navegação aérea de rota, a seguir denominadas 'taxas de rota';
- j) Em implementar um mecanismo independente do fornecimento de serviços, para o desenvolvimento e harmonização multilaterais de um regime de regulamentação da segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo, na óptica de um sistema integrado de segurança aeronáutica;
- k) Em participar na concepção, implementação e controlo de um sistema global de navegação por satélite;

- l) Em identificar novas possibilidades de acções comuns no domínio da concepção, implementação, controlo ou exploração de sistemas e serviços de navegação aérea;
- m) No contexto de um conceito de ‘calço a calço’, em elaborar uma política global e um mecanismo eficaz adequado de concepção e de planificação estratégicas das rotas e do espaço aéreo.

2 — Para este efeito, instituem uma ‘Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL)’, a seguir denominada ‘a Organização’, que actuará em cooperação com as autoridades nacionais civis e militares e as organizações de utentes. A Organização dispõe de três órgãos:

- a) Uma Assembleia Geral que constitui o órgão responsável pela elaboração e a aprovação da política geral da Organização, incluindo:
  - i) A política comum relativa às taxas de rota e as outras actividades da Organização no domínio das taxas de rota;
  - ii) As funções de análise e avaliação das *performances* da Organização;
  - iii) A definição dos objectivos da Organização, nomeadamente os objectivos em matéria de normalização, planificação, *performance* e regulamentação da segurança;
  - iv) A selecção dos grandes programas quadro de cooperação segundo critérios técnicos e financeiros;
  - v) As relações externas com os Estados e organizações e os pedidos de adesão à presente Convenção;
- b) Um Conselho que constitui o órgão encarregado de executar as decisões da Assembleia Geral e, sob reserva dos poderes conferidos a esta última, de tomar todas as medidas vinculativas para as Partes Contratantes, assim como supervisionar os trabalhos da Agência;
- c) Uma Agência, cujos Estatutos figuram no anexo I à presente Convenção, que constitui o órgão encarregado de executar as tarefas da Organização em conformidade com as disposições dos artigos a seguir da presente Convenção, bem como as tarefas que lhe são confiadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, de elaborar propostas adequadas e prever os recursos técnicos e financeiros, assim como os meios em pessoal para atingir os objectivos fixados.»

### Artigo III

O artigo 2.º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes:

#### «Artigo 2.º

1 — A Organização fica encarregada das seguintes tarefas:

- a) Estabelecer e aprovar planos pormenorizados de harmonização e integração dos serviços e sistemas de tráfego aéreo das Partes Contratantes, nomeadamente os sistemas de navegação aérea em terra e a bordo, com vista ao esta-

belecimento de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;

- b) Coordenar os planos de implementação elaborados pelas Partes Contratantes por forma a assegurar a convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- c) Examinar e coordenar em nome das Partes Contratantes as questões, do domínio da navegação aérea, estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou por outras organizações internacionais ligadas à aviação civil e coordenar e apresentar alterações ou propostas a estes órgãos;
- d) Definir, conceber, desenvolver, validar e organizar a implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- e) Desenvolver e explorar um sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo no seio de um centro internacional comum no âmbito da alínea d) acima;
- f) Elaborar, adoptar e manter em estudo normas comuns, especificações e práticas para os sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo;
- g) Elaborar e aprovar procedimentos com vista à implementação de uma estratégia de aquisição em comum de sistemas e instalações do tráfego aéreo;
- h) Coordenar os programas de investigação e desenvolvimento das Partes Contratantes relativos às novas técnicas no domínio da navegação aérea, recolher e difundir os resultados e promover e executar em comum estudos, ensaios e investigações aplicadas, assim como desenvolvimentos técnicos neste domínio;
- i) Estabelecer um sistema independente de análise das *performances* que tratará todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo, nomeadamente a política geral e a planificação, a gestão da segurança dentro e nas proximidades dos aeroportos e no espaço aéreo, bem como os aspectos financeiros e económicos dos serviços prestados e fixar objectivos relativos a todos estes aspectos;
- j) Estudar e promover as medidas adequadas para aumentar a eficiência e a rentabilidade no domínio da navegação aérea;
- k) Elaborar e aprovar critérios, procedimentos e métodos comuns a fim de garantir a mais alta eficiência e qualidade dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços do tráfego aéreo;
- l) Elaborar propostas com vista à harmonização da regulamentação europeia aplicável aos serviços do tráfego aéreo;
- m) Apoiar o melhoramento da eficiência e da flexibilidade no domínio da utilização do espaço aéreo pelos utentes civis e militares;
- n) Desenvolver e aprovar políticas coordenadas ou comuns para melhorar a gestão do tráfego aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos;
- o) Estabelecer e aprovar critérios comuns de selecção e políticas comuns para a formação, a atribuição de licenças e a avaliação das qualificações do pessoal dos serviços do tráfego aéreo;
- p) Conceber, instalar e explorar os elementos dos futuros sistemas europeus comuns que lhe são confiados pelas Partes Contratantes;
- q) Estabelecer, facturar e cobrar as taxas de rota, por conta das Partes Contratantes que parti-

cipam no sistema comum de taxas de rota, nas condições previstas no anexo IV;

- r) Elaborar e implementar um mecanismo que permita desenvolver e harmonizar, a nível multilateral, a regulamentação em matéria de segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo;
- s) Executar qualquer outra tarefa decorrente dos princípios e objectivos da presente Convenção.

2 — A Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes e com base num ou em vários acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes Contratantes interessadas:

- a) Prestar assistência às referidas Partes Contratantes em matéria de planificação, especificação e criação de sistemas e serviços do tráfego aéreo;
- b) Fornecer e explorar, na totalidade ou em parte, as instalações e os serviços do tráfego aéreo, por conta dessas Partes Contratantes;
- c) Prestar assistência às citadas Partes Contratantes no que se refere ao estabelecimento, à facturação e à percepção das taxas impostas por estas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea e que não são abrangidas pelo anexo IV da presente Convenção.

3 — A Organização pode:

- a) Concluir acordos especiais com as Partes não contratantes interessadas em participar na execução das tarefas previstas no n.º 1 do artigo 2.º;
- b) A pedido de Partes não contratantes ou de outras organizações internacionais, executar, em nome destas, qualquer tarefa prevista no presente artigo, com base em acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes interessadas.

4 — A Organização esforça-se por que, na medida do possível, as suas funções de prestação de serviços, principalmente as que se encontram previstas nas alíneas e), g), p) e q) do n.º 1 do artigo 2.º, no n.º 2 do artigo 2.º e na alínea b) do n.º 3 do artigo 2.º, sejam exercidas independentemente das suas funções de regulamentação.

5 — Para facilitar a execução das suas tarefas, a Organização pode, por decisão da Assembleia Geral, criar empresas que serão regidas por estatutos específicos ao abrigo do direito internacional público ou do direito nacional de uma Parte Contratante, ou adquirir uma participação maioritária no capital dessas empresas.»

#### Artigo IV

O artigo 3.º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes:

##### «Artigo 3.º

1 — A presente Convenção aplica-se aos serviços de navegação aérea de rota e aos serviços conexos de aproximação e de aeródromo ligados ao tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no anexo II.

2 — a) Qualquer alteração que uma Parte Contratante pretenda introduzir na lista das suas Regiões de Informação de Voo que consta do anexo II constitui o objecto de uma decisão da Assembleia Geral tomada por unanimidade dos votos expressos, sempre que tenha

por efeito a modificação dos limites do espaço aéreo abrangido pela presente Convenção.

b) Qualquer alteração que não tenha um tal efeito será todavia notificada à Organização pela Parte Contratante interessada.

3 — Para efeitos da presente Convenção, a expressão ‘tráfego aéreo’ abrange as aeronaves civis, bem como as aeronaves militares, da Alfândega e das polícias que respeitam os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional.

Com base num acordo especial, tal como previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, uma Parte Contratante pode solicitar que a expressão ‘tráfego aéreo’ se aplique ao resto do tráfego que opera no seu território.»

#### Artigo V

No artigo 4.º da Convenção, a referência aos Estatutos a ela anexos é substituída por uma referência aos Estatutos que figuram no anexo I e no texto em língua inglesa do referido artigo 4.º, os termos «in the present Convention» são substituídos por «in this Convention».

#### Artigo VI

O artigo 5.º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes:

##### «Artigo 5.º

1 — A Assembleia Geral é composta por representantes das Partes Contratantes a nível ministerial. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.

2 — O Conselho é composto por representantes das Partes Contratantes a nível dos directores-gerais da Aviação Civil. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.

3 — Para as questões relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota, a Assembleia Geral e o Conselho são compostos por representantes das Partes Contratantes que participam no Sistema Comum de Taxas de Rota nas condições previstas no anexo IV.

4 — Os representantes de organizações internacionais que possam contribuir para o trabalho da Organização poderão ser convidados, se for caso disso, pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, a tomar parte, na qualidade de observadores, nas estruturas de trabalho da Organização.»

#### Artigo VII

O artigo 6.º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes:

##### «Artigo 6.º

1 — A Assembleia Geral toma decisões relativamente às Partes Contratantes, ao Conselho e à Agência, nomeadamente nos casos previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º

Além disso, a Assembleia Geral:

- a) Nomeia o Director-Geral da Agência, por recomendação do Conselho;

- b) Autoriza a interposição de recursos em nome da Organização perante o Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia nos casos mencionados no artigo 34.º;
- c) Estabelece os princípios que regem a exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º;
- d) Aprova as alterações ao anexo I nas condições de voto previstas no n.º 1 do artigo 8.º;
- e) Aprova as alterações aos anexos II e IV nas condições de voto previstas no n.º 3 do artigo 8.º
- f) Procede a uma revisão periódica das tarefas da Organização.

2 — Para formular a política comum relativa às taxas de rota, a Assembleia Geral, nomeadamente:

- a) Estabelece os princípios que regem a determinação dos custos imputáveis aos utentes pelas Partes Contratantes e pela Organização a título da utilização das instalações e serviços de navegação aérea de rota;
- b) Determina a fórmula de cálculo das taxas de rota;
- c) Determina os princípios aplicáveis em matéria de isenção das taxas de rota e pode ainda decidir que, para determinadas categorias de voos assim isentos do pagamento das taxas de rota previstas no anexo IV, os custos incorridos a título das instalações e serviços de navegação aérea de rota possam ser directamente cobrados pelas Partes Contratantes;
- d) Aprova os relatórios do Conselho relativos às taxas de rota.

3 — A Assembleia Geral pode:

- a) Submeter ao Conselho, para exame, qualquer questão que seja da sua competência;
- b) Delegar no Conselho, sempre que necessário, o poder de tomar decisões nos domínios da sua competência geral, referidos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º;
- c) Criar qualquer outro órgão subordinado quando considere necessário.»

### Artigo VIII

O artigo 7.º da Convenção passa a ser o artigo 8.º com a seguinte redacção:

#### «Artigo 8.º

1 — As decisões tomadas relativamente às Partes Contratantes pela Assembleia Geral, nomeadamente com base na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º e da primeira alínea do n.º 1 do artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base na alínea b) do n.º 2 do artigo 1.º e do n.º 1 do artigo 7.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente pelo menos três quartos dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no artigo 11.º a seguir, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem.

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas nos casos mencionados nas alíneas i), p), r) e s) do n.º 1 do artigo 2.º, no n.º 5 do artigo 2.º, nas alíneas a),

c) e d) do n.º 1 do artigo 6.º, no n.º 2 do artigo 6.º, na alínea b) do n.º 3 do artigo 6.º, nas alíneas d), j) e k) do n.º 2 do artigo 7.º, nos n.ºs 3, 6 e 7 do artigo 7.º, no artigo 12.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas em aplicação do artigo 3.º do anexo IV. Nos casos de determinação das taxas unitárias, das tarifas e das condições de aplicação do sistema de taxas de rota mencionadas na alínea c) do artigo 3.º do anexo IV, uma determinada decisão não se aplica à Parte Contratante que, tendo votado contra, assim o decide. No entanto, em tal caso, esta Parte Contratante tem a obrigação de fundamentar a sua decisão e não pode pôr em causa a política comum tal como definida no n.º 2 do artigo 6.º

2 — As decisões tomadas relativamente à Agência pela Assembleia Geral, nomeadamente com base nas alíneas a) e c) do n.º 2 do artigo 1.º e na primeira alínea do n.º 1 do artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 1.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente mais da metade dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no artigo 11.º a seguir, e mais da metade das Partes Contratantes que votarem. Em casos de importância particular e a pedido de pelo menos um terço das Partes Contratantes com direito a voto deliberativo, a maioria tem de representar pelo menos três quartos dos votos expressos em vez de metade.

Esta regra é igualmente aplicável para as decisões tomadas nos casos mencionados na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º, na alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º, nas alíneas a) a c), e) a i), l) e m) do n.º 2 do artigo 7.º, no n.º 2 do artigo 9.º e no n.º 2 do artigo 10.º

3 — Todavia, as decisões são tomadas por unanimidade dos votos expressos no que respeita aos pedidos de adesão à Organização mencionados no artigo 39.º, às modificações eventuais introduzidas no anexo II, com excepção do caso referido na alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º, e no anexo IV, e às condições de retirada ou de adesão referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 36.º e nos n.ºs 3 e 4 do artigo 38.º

4 — As decisões tomadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho são obrigatórias relativamente às Partes Contratantes e à Agência sob reserva das disposições do artigo 9.º»

### Artigo IX

É inserido na Convenção um novo artigo 7.º com a seguinte redacção:

#### «Artigo 7.º

1 — O Conselho, conforme os poderes que lhe confere a presente Convenção, pode tomar decisões relativas às Partes Contratantes no que diz respeito às tarefas referidas no n.º 1 do artigo 2.º

2 — O Conselho, conforme os poderes de tutela que lhe confere a presente Convenção em relação à Agência:

- a) Aprova, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e de aeroportos por ele reconhecidas, os programas de trabalho quinquenais e anuais que lhe são submetidos pela Agência para execução das tarefas referidas no artigo 2.º, assim como o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras, o relatório de actividade da Agência e os relatórios apresentados em aplicação da alínea c) do n.º 2 do artigo 2.º, do

- n.º 3 do artigo 10.º e do n.º 1 do artigo 11.º dos Estatutos da Agência;
- b) Aprova os princípios que regem a estrutura geral da Agência;
- c) Supervisa as actividades da Agência no domínio das taxas de navegação aérea;
- d) Determina, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e dos aeroportos por ele reconhecidas, as condições gerais de exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º, tendo devidamente em conta as prerrogativas exercidas pelos Estados sobre a gestão do seu espaço aéreo. Estas condições gerais devem, nomeadamente, especificar as regras aplicáveis, bem como os procedimentos de verificação do não respeito destas regras;
- e) Formula directivas destinadas à Agência, com base em relatórios que esta apresenta regularmente ou sempre que considerar necessário para a execução das tarefas confiadas à Agência e aprova as modalidades da cooperação entre a Agência e as estruturas nacionais interessadas, de modo a que a Agência possa preparar as propostas adequadas;
- f) Designa, sob proposta do Director-Geral, a empresa de auditores-conselho que assiste o Comité de Auditoria aquando do exame das contas da totalidade das receitas e despesas;
- g) Pode pedir que os serviços da Agência constituam objecto de inspecções administrativas e técnicas;
- h) Dá quitação ao Director-Geral relativamente à sua gestão do orçamento;
- i) Aprova a nomeação dos directores da Agência pelo Director-Geral;
- j) Aprova o Estatuto do Director-Geral, o Estatuto Administrativo do Pessoal, o Regulamento Financeiro e o Regulamento dos Contratos;
- k) Autoriza a Agência a abrir negociações relativas aos acordos especiais previstos no artigo 2.º e adopta os acordos negociados pela Agência antes de os submeter à aprovação da Assembleia Geral ou aprova-os se beneficia de uma delegação ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 13.º
- l) Aprova um Regulamento sobre a protecção dos dados.
- m) Aquando da execução das tarefas referidas na alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º, determina as regras e os procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo.

3 — O Conselho institui uma Comissão de Análise das Performances e uma Comissão de Regulamentação da Segurança. Estas Comissões submetem propostas ao Conselho e beneficiam da assistência e do apoio administrativo dos Serviços da Agência que dispõem da independência suficiente para o exercício das suas funções.

4 — O Conselho institui um Comité Permanente de Interface Civil/Militar.

5 — O Conselho estabelece um Comité de Auditoria ao qual pode conferir uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes.

6 — O Conselho pode ser assistido por outros *comités* noutros domínios de actividade da Organização.

7 — O Conselho pode conceder uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes ao Comité Permanente de Interface Civil/Militar e a qualquer outro *comité* criado após a entrada em vigor da Convenção. Estas delegações de atribuições ou de poderes não constituem obstáculo à faculdade, para o Conselho, de avocar a si em qualquer momento uma questão no âmbito da sua missão de supervisão geral.»

#### Artigo X

O artigo 8.º da Convenção passa a ser o artigo 11.º com a seguinte redacção:

#### «Artigo 11.º

1 — A ponderação prevista no artigo 8.º é determinada de acordo com o seguinte quadro:

#### Percentagem da contribuição anual de uma Parte Contratante em relação às contribuições anuais da totalidade das Partes Contratantes.

|                         | Número de votos |
|-------------------------|-----------------|
| Inferior a 1 %          | 1               |
| De 1 a menos de 2 %     | 2               |
| De 2 a menos de 3 %     | 3               |
| De 3 a menos de 4 1/2 % | 4               |
| De 4 1/2 a menos de 6 % | 5               |
| De 6 a menos de 7 1/2 % | 6               |
| De 7 1/2 a menos de 9 % | 7               |
| De 9 a menos de 11 %    | 8               |
| De 11 a menos de 13 %   | 9               |
| De 13 a menos de 15 %   | 10              |
| De 15 a menos de 18 %   | 11              |
| De 18 a menos de 21 %   | 12              |
| De 21 a menos de 24 %   | 13              |
| De 24 a menos de 27 %   | 14              |
| De 27 a menos de 30 %   | 15              |
| 30 %                    | 16              |

2 — O número de votos será inicialmente determinado, a partir da entrada em vigor do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, em função do quadro precedente e de acordo com a regra de determinação das contribuições anuais das Partes Contratantes para o orçamento da Organização que consta do n.º 10 acima.

3 — Em caso de adesão de um novo Estado, o número de votos das Partes Contratantes será redefinido de acordo com o mesmo processo.

4 — O número de votos é redefinido anualmente de acordo com as disposições precedentes.»

#### Artigo XI

O artigo 9.º da Convenção passa a ser o artigo 12.º com a seguinte redacção:

#### «Artigo 12.º

A Assembleia Geral e o Conselho estabelecem o seu Regulamento Interno, que fixa, nomeadamente, as regras que regem a eleição de um Presidente e de um Vice-Presidente, assim como as regras de aplicação do processo de escrutínio e do quórum.»

## Artigo XII

É inserido na Convenção um novo artigo 9.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 9.º

1 — Se uma Parte Contratante notificar a Assembleia Geral ou o Conselho da existência de razões imperativas de interesse nacional relativas à defesa nacional ou à segurança que a impedem de dar execução a uma decisão tomada por maioria dos votos expressos nas condições previstas no n.º 1 do artigo 8.º acima, pode opor-se em relação a si a essa decisão, sob reserva de comunicação à Assembleia Geral ou ao Conselho dos motivos, e uma declaração especificando se:

- a) Se trata de uma questão a título da qual não haja objecção para que a decisão seja aplicada pelas outras Partes Contratantes, ficando entendido que, no que lhe diz respeito, a referida Parte Contratante não aplicará a decisão ou aplicá-la-á apenas parcialmente;
- b) Se trata de uma questão de uma importância tal para os seus interesses nacionais em matéria de defesa e segurança que a decisão não deverá ser implementada de modo nenhum sem que seja tomada uma segunda decisão, de acordo com as modalidades descritas na alínea b) do n.º 2 a seguir.

2 — a) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea a) do n.º 1, o Director-Geral apresenta, à Assembleia Geral ou ao Conselho, pelo menos uma vez por ano, um relatório sobre a evolução dos trabalhos com vista a que nenhuma Parte Contratante se oponha em relação a si à referida decisão.

b) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea b) do n.º 1, a implementação da decisão é suspensa e, num prazo a determinar, submetida à Assembleia Geral para uma segunda decisão, ainda que a primeira seja uma decisão do Conselho. Se, na sequência deste novo exame, a segunda decisão confirmar a primeira, uma Parte Contratante pode derrogar à decisão nas condições previstas na alínea a) do n.º 1 acima. A Assembleia Geral examinará novamente a primeira decisão num prazo que não pode exceder um ano.

3 — Em caso de guerra ou de conflito, as disposições da presente Convenção não podem afectar a liberdade de acção de nenhuma das Partes Contratantes envolvidas. É aplicado o mesmo princípio em caso de situação de crise ou de emergência nacional. Qualquer uma das Partes Contratantes pode, nomeadamente, retomar temporariamente a responsabilidade, total ou parcial, dos serviços do tráfego aéreo no espaço aéreo da sua competência por razões imperativas de interesse nacional, nomeadamente no domínio da defesa. A arquitectura do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo deveria permitir a retomada efectiva destes serviços em conformidade com as necessidades das Partes Contratantes.»

## Artigo XIII

O artigo 10.º da Convenção é revogado e é inserido na Convenção um novo artigo 10.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 10.º

1 — As contribuições anuais de cada uma das Partes Contratantes para o orçamento são, para cada exercício,

determinadas de acordo com a fórmula de repartição seguinte:

- a) Uma primeira fracção, equivalente a 30 % da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante do Produto Nacional Bruto da Parte Contratante tal como se define no n.º 2 deste artigo;
- b) Uma segunda fracção, equivalente a 70 % da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante da base de custos das taxas de rota da Parte Contratante tal como se define no n.º 3 deste artigo.

2 — O Produto Nacional Bruto que é tido em consideração é o que resulta das estatísticas estabelecidas pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico — ou, na sua falta, por qualquer organismo que ofereça garantias equivalentes, designado na sequência de uma decisão do Conselho — calculando-se a média aritmética dos três últimos anos relativamente aos quais existam estatísticas disponíveis. Trata-se do Produto Nacional Bruto ao custo dos factores e a preços correntes expresso na unidade de conta europeia apropriada.

3 — A base de custos que é tida em consideração para o cálculo das taxas de rota é aquela que foi estabelecida para o penúltimo ano anterior ao exercício orçamental em questão.»

## Artigo XIV

O artigo 11.º da Convenção passa a ser o artigo 13.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 13.º

1 — A Organização manterá com os Estados e as outras organizações internacionais interessadas as relações que sejam úteis à realização do seu objecto.

2 — A Assembleia Geral é nomeadamente, sem prejuízo das disposições da alínea k) do n.º 2 do artigo 7.º, do n.º 3 do presente artigo e do artigo 15.º, o único órgão com competência para celebrar em nome da Organização os acordos especiais necessários à execução das tarefas previstas no artigo 2.º

3 — A Assembleia Geral pode, mediante proposta do Conselho, delegar neste último a decisão de concluir os acordos especiais necessários à execução das tarefas prevista no artigo 2.º»

## Artigo XV

O artigo 12.º da Convenção passa a ser o artigo 14.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 14.º

Os acordos especiais previstos no artigo 2.º deverão estabelecer as tarefas, direitos e obrigações respectivos das Partes nos acordos, bem como as condições financeiras, e determinar as medidas a tomar. Estes acordos podem ser negociados pela Agência, nas condições previstas na alínea k) do n.º 2 do artigo 7.º»

## Artigo XVI

O artigo 13.º da Convenção passa a ser o artigo 15.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 15.º

No quadro das directivas dadas pelo Conselho, a Agência pode estabelecer com os serviços técnicos interessados, públicos ou privados, das Partes Contratantes,

de Partes não contratantes ou de organismos internacionais, as relações indispensáveis à coordenação do tráfego aéreo e ao funcionamento dos seus próprios serviços. Para este efeito poderá celebrar contratos de carácter puramente administrativo, técnico ou comercial em nome da Organização sob reserva de comunicação ao Conselho, sempre que estes acordos sejam considerados necessários ao seu funcionamento.»

#### Artigo XVII

O artigo 14.º da Convenção passa a ser o artigo 16.º No texto em língua neerlandesa do n.º 1 do artigo 14.º da Convenção, que passa a ser o n.º 1 do artigo 16.º os termos «de onroerende goederen» são substituídos por «die onroedende goederen» e no n.º 2 do mesmo artigo, a palavra «verreberichtgeving» é substituída por «telecommunicatie».

#### Artigo XVIII

O artigo 15.º da Convenção passa a ser o artigo 17.º com a seguinte redacção:

«Artigo 17.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, a Agência aplicará os regulamentos em vigor nos territórios das Partes Contratantes e nos espaços aéreos para os quais lhe esteja confiada a prestação dos serviços de tráfego aéreo nos termos dos acordos internacionais de que sejam parte.»

#### Artigo XIX

O artigo 16.º da Convenção passa a ser o artigo 18.º com a seguinte redacção:

«Artigo 18.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º e dentro dos limites dos direitos conferidos respectivamente aos serviços de gestão dos fluxos de tráfego e aos serviços de tráfego aéreo, a Agência dá aos comandantes de bordo todas as instruções necessárias. Estes deverão dar-lhes cumprimento, salvo nos casos de força maior previstos nos regulamentos citados no artigo anterior.»

#### Artigo XX

O artigo 17.º da Convenção passa a ser o artigo 20.º com a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, as infracções aos regulamentos da navegação aérea cometidas no espaço onde a Agência executa essas tarefas serão registadas em relatórios elaborados por agentes especialmente nomeados pela Agência para este efeito, sem prejuízo do direito reconhecido pelas legislações nacionais aos agentes das Partes Contratantes de verificar as infracções da mesma natureza. Os relatórios acima referidos têm junto dos tribunais nacionais o mesmo valor que os efectuados pelos agentes nacionais qualificados para registar as infracções da mesma natureza.»

#### Artigo XXI

Os artigos 18.º e 19.º da Convenção passam a ser os artigos 21.º e 22.º

No texto em língua francesa do n.º 3 do artigo 19.º da Convenção, que passa a ser o n.º 3 do artigo 22.º, os termos «à ses biens, avoires et revenus» são substituídos por «ainsi qu'à ses biens, avoires et revenus» e no texto equivalente em língua inglesa, os termos «its property, assets and income» são substituídos por «as well as its property, assets and income».

No texto em língua inglesa dos n.ºs 2, 3, 4 do artigo 19.º da Convenção que passam a ser os n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 22.º, os termos «The Organisation shall be» são substituídos por «It shall be».

No texto em língua alemã do n.º 6 do artigo 19.º da Convenção, que passa a ser o n.º 6 do artigo 22.º, os termos «öffentlicher Versorgungsbetriebe» são substituídos por «allgemeiner Versorgungsunternehmen» e no texto em inglês do referido n.º 6 os termos «for public utility services» são substituídos por «for general utilities».

#### Artigo XXII

É inserido na Convenção um novo artigo 19.º com a seguinte redacção:

«Artigo 19.º

1 — No exercício das tarefas previstas na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º, a Organização determina, em conformidade com as condições gerais previstas na alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º, as medidas de regulação necessárias e comunica-as aos operadores de aeronaves e aos serviços apropriados do tráfego aéreo. As Partes Contratantes assegurar-se-ão de que os operadores de aeronaves, os comandantes de bordo e os serviços adequados de tráfego aéreo respeitam essas medidas, salvo razões imperativas de segurança.

2 — O respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no n.º 1 do presente artigo pelos serviços do tráfego aéreo de uma Parte Contratante é da responsabilidade exclusiva da referida Parte Contratante.

3 — A pedido da Organização, em caso de não respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no n.º 1 do presente artigo por um operador de aeronave ou comandante de bordo, a acção judicial contra o infractor pode ser intentada:

- a) Pela Parte Contratante sobre cujo território a infracção tenha sido constatada;
- b) Pela Organização, em conformidade com as regras de competência enunciadas no artigo 35.º, se a Parte Contratante em cujo território o processo tem de ser intentado estiver de acordo.

4 — As Partes Contratantes têm a obrigação de incorporar na sua legislação nacional as disposições que assegurem o respeito das condições gerais previstas na alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º»

#### Artigo XXIII

Os artigos 20.º, 21.º, 22.º e 23.º da Convenção passam a ser os artigos 23.º, 24.º, 25.º e 26.º

No texto em língua francesa, no n.º 1 do artigo 20.º da Convenção, que passa a ser o n.º 1 do novo artigo 23.º, os termos «tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus» são substituídos por «tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus».

No texto em língua portuguesa, no n.º 1 do artigo 20.º da Convenção, que passa a ser o n.º 1 do novo artigo 23.º, os termos «todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas ou impostos devidos por serviços prestados» são substituídos por «todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas devidas por serviços prestados».

No texto em língua francesa do n.º 2 do artigo 20.º da Convenção, que passa a ser o n.º 2 do novo artigo 23.º, os termos «sur le territoire de la Partie dans laquelle» são substituídos por «sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle» e no texto equivalente em língua inglesa os termos «in the territory of the State into which» são substituídos por «in the territory of the Contracting Party into which»; na versão francesa do referido n.º 2, os termos «à moins que ce ne soit, dans des conditions» são substituídos por «sauf dans les conditions».

No texto em língua alemã do n.º 3 do artigo 20.º da Convenção, que passa a ser o n.º 3 do artigo 23.º, os termos «wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen» são substituídos por «wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen».

No n.º 4 do artigo 20.º da Convenção, que passa a ser o n.º 4 do artigo 23.º, a referência ao artigo 25.º dos Estatutos é substituída por uma referência ao artigo 13.º dos Estatutos; no texto em língua alemã do referido n.º 4, os termos «Die Organisation ist ferner von» são substituídos por «Die Organisation ist von» é no texto equivalente em língua neerlandesa, a palavra «publikaties» é substituída por «publicaties».

No texto em língua alemã do n.º 2 do artigo 22.º da Convenção, que passa a ser o n.º 2 do artigo 25.º, os termos «die in den Haushalten der Personals lebenden» são substituídos por «die mit dem Personal in gemeinsamen Haushalt lebenden».

No texto em língua alemã da alínea *a*) do n.º 3 do artigo 22.º da Convenção, que passa a ser a alínea *a*) do n.º 3 do artigo 25.º, os termos «in seinen Haushalten lebenden» são substituídos por «mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden».

No texto em língua alemã da alínea *b*) do n.º 5 do artigo 22.º da Convenção, que passa a ser a alínea *b*) do n.º 5 do artigo 25.º, os termos «seine Kraftfahrzeuge» são substituídos por «sein privates Kraftfahrzeug».

No texto em língua francesa do n.º 7 do artigo 22.º da Convenção, que passa a ser o n.º 7 do artigo 25.º, os termos «Directeur Général» são substituídos por «Directeur général»; no texto em língua inglesa do referido n.º 7 os termos «done by him in the exercise of his functions» e «driven by him» são substituídos por «done by him/her in the exercise of his/her functions» e «driven by him/her» e no texto em língua alemã, do mesmo n.º 7, os termos «Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen» são substituídos por «Vorrechten Befreiungen und Erleichterungen».

No texto em língua alemã do artigo 23.º da Convenção, que passa a ser o artigo 26.º, a palavra «Tagungsort» é substituída por «Sitzungsort».

#### Artigo XXIV

O artigo 24.º da Convenção passa a ser o artigo 27.º com a seguinte redacção:

«Artigo 27.º

Como resultado do seu regime próprio de previdência social, a Organização, o Director-Geral e o pessoal da Organização estão isentos de quaisquer contribuições obrigatórias devidas a organismos nacionais de previdência social, sem prejuízo dos acordos existentes entre a Organização e uma Parte Contratante aquando da entrada em vigor do Protocolo aberto para assinatura em Bruxelas em 1997.»

#### Artigo XXV

O artigo 25.º da Convenção passa a ser o artigo 28.º

#### Artigo XXVI

O artigo 26.º da Convenção passa a ser o artigo 29.º O seu n.º 2 é substituído pelas disposições seguintes:

«2 — Os bens e haveres da Organização não podem ser penhorados nem ser objecto de medidas de execução formada excepto por decisão judicial. Esta decisão judicial só poderá ser tomada se a Organização tiver sido informada num prazo razoável do procedimento em questão e se tiver podido dispor de meios adequados para realizar a sua defesa. De qualquer modo, as instalações da Organização não podem ser penhoradas nem ser objecto de medidas de execução forçada.»

No texto em língua francesa no n.º 3 do artigo 26.º da Convenção, que passa a ser no n.º 3 do artigo 29.º, os termos «dans leur territoire respectif» são substituídos por «sur leur territoire respectif» e os termos «Directeur Général» por «Directeur général».

#### Artigo XXVII

O artigo 27.º da Convenção passa a ser o artigo 30.º

No texto em língua alemã do n.º 1 do artigo 27.º da Convenção, que passa a ser o n.º 1 do artigo 30.º, os termos «um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit» são substituídos por «um die ordnungsgemäße Rechtspflege» e os termos «Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen» por «Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen» e no texto em língua inglesa do referido n.º 1, os termos «in the present Convention» são substituídos por «in this Convention».

#### Artigo XXVIII

O artigo 28.º da Convenção passa a ser o artigo 31.º com a seguinte redacção:

«Artigo 31.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, as tarefas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º, os acordos internacionais e as regulamentações nacionais relativos ao acesso, sobrevoo e segurança do território das Partes Contratantes interessadas revestem carácter obrigatório para a Agência que deverá tomar todas as medidas necessárias à sua aplicação.»



## Artigo XXIX

O artigo 29.º da Convenção passa a ser o artigo 32.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 32.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, a Agência é obrigada a fornecer às Partes Contratantes que apresentem o respectivo pedido todas as informações relativas às aeronaves de que tem conhecimento no exercício das suas funções referentes ao espaço aéreo da Parte Contratante implicada, a fim de permitir às referidas Partes Contratantes interessadas o controlo da aplicação dos acordos internacionais e das regulamentações nacionais.»

## Artigo XXX

O artigo 30.º da Convenção passa a ser o artigo 33.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 33.º

As Partes Contratantes reconhecem a necessidade para a Agência de dispor de equilíbrio financeiro e comprometem-se a colocar à sua disposição os meios financeiros adequados, nos limites e condições definidos na presente Convenção e nos Estatutos da Agência, que figuram no anexo I.

## Artigo XXXI

O artigo 31.º da Convenção passa a ser o artigo 34.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 34.º

1 — Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes, ou entre uma ou mais Partes Contratantes e a Organização, a respeito da interpretação, da aplicação ou da execução da presente Convenção, nomeadamente no que diz respeito à sua existência, validade ou rescisão e que não tenha podido ser regularizado num prazo de seis meses por via de negociações directas ou por qualquer outro modo, será submetido a arbitragem do Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia, em conformidade com o Regulamento Facultativo de Arbitragem do referido Tribunal.

2 — O número de árbitros é fixado em três.

3 — A arbitragem terá lugar na Haia. O Bureau Internacional do Tribunal Permanente de Arbitragem fará funções de registo e fornecerá serviços administrativos segundo as instruções dadas pelo Tribunal Permanente de Arbitragem.

4 — As decisões do Tribunal Permanente de Arbitragem são obrigatórias para as Partes no diferendo.»

## Artigo XXXII

Os artigos 32.º e 33.º da Convenção são revogados.

## Artigo XXXIII

O artigo 34.º da Convenção passa a ser o artigo 37.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 37.º

As Partes Contratantes comprometem-se a fazer beneficiar a Agência das disposições legais em vigor

que visam salvaguardar a continuidade dos serviços de utilidade geral necessários ao bom funcionamento dos serviços operacionais.»

## Artigo XXXIV

O artigo 35.º da Convenção passa a ser o artigo 38.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 38.º

1 — A presente Convenção, tal como modificada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e, em seguida, pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, é prorrogada por um período indeterminado.

2 — A partir do momento em que a Convenção, assim prorrogada, tenha permanecido em vigor durante 20 anos, qualquer Parte Contratante poderá pôr termo, no que lhe diz respeito, à aplicação da Convenção através de notificação escrita ao Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento aos Governos dos outros Estados Contratantes.

A decisão de pôr termo à aplicação da Convenção entrará em vigor no final do ano que seguirá aquele em que essa decisão tiver sido notificada, na condição que o acordo especial previsto no n.º 3 acima tenha sido celebrado nessa data. Caso assim não seja, a decisão entrará em vigor na data fixada no referido acordo especial.

3 — Os direitos e obrigações, nomeadamente em matéria financeira, da Parte Contratante que se tenha retirado serão determinados num acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

4 — A Organização pode ser dissolvida se o número das Partes Contratantes for inferior a 50% das Partes Contratantes signatárias do Protocolo de 1997 acima referido, sob reserva de uma decisão da Assembleia Geral deliberando por unanimidade dos votos expressos.

5 — Se, em consequência do que acima se estabelece, a Organização for dissolvida, a sua personalidade e a sua capacidade jurídica, nos termos do artigo 4.º, subsistirão para efeitos da sua liquidação.»

## Artigo XXXV

É inserido na Convenção um novo artigo 35.º com a seguinte redacção:

## «Artigo 35.º

1 — Sem prejuízo da aplicação das disposições do anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, os tribunais das Partes Contratantes são os únicos competentes para julgar dos diferendos que poderão surgir entre a Organização, representada pelo Director-Geral da Agência, e qualquer pessoa singular ou colectiva, relativos à aplicação dos actos da Organização.

2 — Sem prejuízo da aplicação das disposições do anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, o processo é intentado na Parte Contratante:

- a) Onde o requerido tem o seu domicílio ou a sua sede;
- b) Onde o requerido tem um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou a sua sede não

- se encontrarem situados dentro do território de uma Parte Contratante;
- c) Onde o requerido possui activos patrimoniais na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas a) e b) acima;
- d) Onde o EUROCONTROL tem a sua sede, na ausência das regras de competência enunciadas nas alíneas a) a c) acima.»

#### Artigo XXXVI

O artigo 36.º da Convenção passa a ser o artigo 39.º com a seguinte redacção:

##### «Artigo 39.º

1 — A adesão à presente Convenção emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 de qualquer Estado não signatário deste último Protocolo é condicionada pelo acordo da Assembleia Geral estatuindo por unanimidade dos votos expressos.

2 — O presidente da Assembleia Geral comunicará ao Estado não signatário a decisão de aceitar a sua adesão.

3 — O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento do facto aos Governos dos outros Estados signatários e aderentes.

4 — A adesão produzirá efeito no primeiro dia a seguir ao depósito do instrumento de adesão.»

#### Artigo XXXVII

É inserido na Convenção um novo artigo 36.º com a seguinte redacção:

##### «Artigo 36.º

1 — As modificações introduzidas, ao abrigo das condições previstas na presente Convenção, nos Estatutos da Agência que constam do anexo I e nos artigos 16.º e seguintes das disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota que constam do anexo IV são válidas e aplicáveis no território das Partes Contratantes.

2 — As disposições fiscais que constam do anexo III e os artigos 1.º a 15.º das disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota que consta do anexo IV não são susceptíveis de modificação pela Assembleia Geral.

3 — O anexo IV vincula cada Parte Contratante por um período de cinco anos a contar da entrada em vigor da presente Convenção. Este período é automaticamente prorrogado por períodos de cinco anos. A Parte Contratante que tiver notificado por escrito à Assembleia Geral, pelo menos dois anos antes da expiração do período em curso, que não deseja que este seja prorrogado, deixa de estar vinculada pelo anexo IV no termo deste período.

4 — Os direitos e obrigações da Parte Contratante que se tenha retirado podem ser determinados, se necessário, por um acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

5 — A Parte Contratante que deixou de estar vinculada pelo anexo IV pode, em qualquer altura, notificar

a Assembleia Geral, por escrito, da sua vontade de ficar novamente vinculada pelas disposições do anexo IV. A Parte Contratante em questão ficará de novo vinculada pelo anexo IV seis meses depois de a Assembleia Geral ter aceite este pedido, estatuindo por unanimidade dos votos expressos das Partes Contratantes que participam no Sistema Comum. A referida Parte Contratante ficará vinculada pelo anexo IV por um período de cinco anos a contar do dia em que tiver ficado de novo vinculada pelo anexo IV. Este período será automaticamente prorrogado em condições idênticas às enunciadas no n.º 3 acima.»

#### Artigo XXXVIII

É inserido na Convenção um novo artigo 40.º com a seguinte redacção:

##### «Artigo 40.º

1 — A adesão à presente Convenção, tal como emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, será aberta às organizações regionais de integração económica nos termos e nas condições a acordar entre as Partes Contratantes e as referidas organizações de que são membros um ou vários Estados Signatários, devendo estas condições figurar num Protocolo adicional à Convenção.

2 — O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que notificará as outras Partes.

3 — A adesão de uma organização regional de integração económica produzirá efeitos no 1.º dia do 2.º mês a seguir ao depósito do instrumento de adesão, desde que o Protocolo adicional referido no n.º 1 tenha entrado em vigor.»

#### Artigo XXXIX

O anexo I à Convenção, relativo aos Estatutos da Agência, é substituído pelo anexo I à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo XL

O anexo II à Convenção, relativo às regiões de informação de voo (artigo 3.º da Convenção), é substituído pelo anexo II à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo XLI

O anexo III («Disposições fiscais») à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 constitui o anexo III à Convenção.

#### Artigo XLII

O anexo IV («Disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota») à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 constitui o anexo IV à Convenção.

## ANEXO 2 À ACTA FINAL

**Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960 na sequência das diversas modificações introduzidas.**

A República Federal da Alemanha, a República da Áustria, o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República de Chipre, a República da Croácia, o Reino da Dinamarca, o Reino de Espanha, a República Francesa, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, a República Helénica, a República da Hungria, a Irlanda, a República Italiana, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República de Malta, o Principado do Mónaco, o Reino da Noruega, o Reino dos Países Baixos, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslováquia, a República da Eslovénia, o Reino da Suécia, a Confederação Suíça, a República Checa e a República da Turquia:

Considerando que o aumento do tráfego aéreo, a necessidade de centralizar, a nível europeu, as acções políticas nacionais de cada Estado Europeu e a evolução tecnológica do tráfego aéreo, exigem uma revisão da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960, emendada pelo Protocolo Modificativo de 12 de Fevereiro de 1981, com o objectivo de criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo para o controlo do tráfego aéreo geral no espaço aéreo europeu e dentro e nas proximidades dos aeroportos; Considerando que é desejável reforçar a cooperação entre os Estados no âmbito do EUROCONTROL, com vista a organizar eficientemente e de gerir com a máxima segurança o espaço aéreo para as necessidades dos utentes civis e militares, partindo do princípio fundamental segundo o qual o espaço aéreo deveria ser considerado como um sistema homogéneo do ponto de vista dos utentes do espaço aéreo, nomeadamente pelo estabelecimento de políticas comuns, de objectivos comuns, de planos comuns e de normas e especificações comuns, bem como de uma política comum no domínio das taxas de rota, em estreita concertação com os utentes dos serviços de tráfego aéreo e tendo devidamente em conta os imperativos de defesa; Considerando a necessidade de assegurar a todos os utentes do espaço aéreo o máximo de eficiência ao mais baixo custo compatível com o nível de segurança e com a necessidade de minimizar o impacte sobre o ambiente requerido, por meio da harmonização e integração dos serviços responsáveis pela gestão do tráfego aéreo na Europa;

Considerando que as Partes Contratantes reconhecem a necessidade de harmonizar e integrar os seus sistemas de gestão do tráfego aéreo a fim de criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;

Considerando a importância das iniciativas locais em matéria de gestão do tráfego aéreo, especialmente a nível dos aeroportos;

Considerando que a implementação, em conformidade com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional, especialmente

em termos de equidade e de transparência, de um sistema comum de taxas de rota reforça as bases financeiras do sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo e facilita a consulta dos utentes;

Considerando que o EUROCONTROL constitui para as Partes Contratantes o órgão de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo; Desejosos de alargar e reforçar a cooperação com as instituições europeias ou internacionais interessadas na execução das tarefas confiadas ao EUROCONTROL com o objectivo de melhorar a sua eficiência;

Considerando, consequentemente, que é oportuno criar um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo cujo funcionamento se estende para além dos limites do território de cada Parte Contratante, à totalidade do espaço aéreo coberto pela Convenção;

Considerando que é importante que as Partes Contratantes dotem a Organização com os meios jurídicos necessários para a boa execução das suas tarefas, principalmente no domínio da cobrança das taxas de rota e da gestão dos fluxos de tráfego aéreo;

Reconhecendo que seria oportuno, para que a Organização possa executar as suas tarefas em boas condições de segurança e eficiência, separar, na medida do possível, as suas funções de regulamentação e as funções de prestação de serviços;

Desejosos de encorajar outros Estados Europeus a tornar-se membros desta organização internacional;

acordaram nas disposições seguintes:

## Artigo I

A Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960, modificada pelo Protocolo de 6 de Julho de 1970, ele próprio modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978, e emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, a seguir denominada «a Convenção», é substituída pela versão consolidada do texto da Convenção a seguir anexada que reagrupa os textos da Convenção mantidos em vigor e as emendas introduzidas pela Conferência Diplomática de 27 de Junho de 1997.

## Artigo II

1 — O presente Protocolo está aberto à assinatura de todos os Estados Partes na Convenção até 27 de Junho de 1997.

Está igualmente aberto, antes da data da sua entrada em vigor, à assinatura de todos os Estados convidados a participar na Conferência Diplomática durante a qual foi adoptado, e de qualquer outro Estado admitido a assinar por acordo unânime da Comissão Permanente.

2 — O presente Protocolo será submetido a ratificação, aceitação ou aprovação. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação serão depositados junto do Governo do Reino da Bélgica.

3 — O presente Protocolo entrará em vigor em 1 de Janeiro de 2000 desde que todos os Estados Partes na

Convenção o tenham ratificado, aceite ou aprovado antes dessa data. Se esta condição não tiver sido preenchida, entrará em vigor quer no dia 1 de Julho quer no dia 1 de Janeiro a seguir à data do depósito do último instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação segundo se esse depósito tiver ocorrido durante o primeiro ou o segundo semestre do ano.

4 — Para os Estados Signatários do presente Protocolo que não são Partes na Convenção e cujo instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação seja depositado depois da data de entrada em vigor do presente Protocolo, este entrará em vigor para esses Estados no primeiro dia do segundo mês a seguir à data de depósito do seu instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação.

5 — Os Estados Signatários do presente Protocolo que não são Partes na Convenção tornam-se igualmente Partes na Convenção emendada pelo presente Protocolo, pela ratificação, aceitação ou aprovação deste Protocolo.

6 — O Governo do Reino da Bélgica notificará os Governos dos outros Estados Partes na Convenção e dos Estados Signatários do presente Protocolo, de todas as assinaturas, do depósito de quaisquer instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação e de todas as datas de entrada em vigor do presente Protocolo, em conformidade com o disposto nos n.ºs 3 e 4 acima.

### Artigo III

A partir da data de entrada em vigor do presente Protocolo, o Protocolo de 6 de Julho de 1970, tal como modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978 e pelo artigo xxxviii do Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, é substituído pelo anexo III («Disposições fiscais») à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo.

### Artigo IV

A partir da data de entrada em vigor do presente Protocolo, o Acordo Multilateral Relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 é revogado e substituído pelas Disposições Pertinentes da Versão Consolidada do Texto da Convenção Anexada ao Protocolo, incluindo o seu anexo IV («Disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota») à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo.

### Artigo V

O Governo do Reino da Bélgica registará o presente Protocolo junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, em conformidade com o disposto no artigo 102.º da Carta das Nações Unidas e junto do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 83.º da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

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 Protocolo.

Feito em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa,

norueguesa, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca, num único exemplar que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia autenticada aos Governos dos outros Estados Signatários. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

Pela República Federal da Alemanha:

Pela República da Áustria:

Pelo Reino da Bélgica:

Pela República da Bulgária:

Pela República de Chipre:

Pela República da Croácia:

Pelo Reino da Dinamarca:

Pelo Reino de Espanha:

Pela República Francesa:

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:

Pela República Helénica:

Pela República da Hungria:

Pela Irlanda:

Pela República Italiana:

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:

Pela República de Malta:

Pelo Principado do Mónaco:

Pelo Reino da Noruega:

Pelo Reino dos Países Baixos:

Pela República Portuguesa:

Pela Roménia:

Pela República da Eslováquia:

Pela República da Eslovénia:

Pelo Reino da Suécia:

Pela Confederação Suíça:

Pela República Checa:

Pela República da Turquia:

**Versão consolidada que reagrupa os textos mantidos em vigor da actual Convenção e das modificações feitas pela Conferência Diplomática de 27 de Junho de 1997.**

Texto consolidado da Convenção

### Artigo 1.º

1 — A fim de realizar a harmonização e a integração necessárias com vista a criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo, as Partes Contratantes acordam em reforçar a sua cooperação e desenvolver as suas actividades comuns no domínio da navegação aérea, tomando devidamente em conta as necessidades em matéria de defesa, garantindo a todos os utilizadores do espaço aéreo a máxima liberdade compatível com o nível de segurança exigido no âmbito do fornecimento de serviços do tráfego aéreo economicamente eficazes e tendo em conta a necessidade de minimizar, sempre que possível, nomeadamente em termos operacionais, técnicos e económicos, qualquer impacte nefasto sobre o ambiente.

Estes objectivos serão prosseguidos sem prejuízo do princípio de soberania total e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território e a capacidade, para cada Estado, de exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e de defesa no seu espaço aéreo nacional.

Para este efeito, acordam:

- a) Em elaborar uma política europeia no domínio da gestão do tráfego aéreo, que inclua a definição de estratégias e programas com o objectivo de aumentar a capacidade necessária para satisfazer os requerimentos de todos os utentes civis e militares de uma maneira economicamente eficaz, mantendo ao mesmo tempo o nível de segurança exigido;
- b) Em comprometerem-se a fixar objectivos específicos relativamente à eficiência das operações de gestão do tráfego aéreo nas regiões de informação de voo enumeradas no anexo II da presente Convenção nas quais os Estados, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, acordaram em assegurar os serviços de tráfego aéreo, sem prejuízo dos princípios de liberdade de circulação nos espaços aéreos que não estão submetidos à soberania dos Estados, resultantes de convenções, acordos internacionais, regras ou princípios de direito internacional comum;
- c) Instaurar um sistema de análise das *performances* e de determinação dos objectivos relacionados com a gestão do tráfego aéreo;
- d) Em aplicar um plano comum de convergência e de implementação relativo aos serviços e instalações de navegação aérea na Europa;
- e) Em adoptar e aplicar normas e especificações comuns;
- f) Em harmonizar as regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo;
- g) Em desenvolver a capacidade disponível para responder ao pedido de tráfego aéreo e garantir a sua mais eficaz utilização através da criação, exploração e desenvolvimento conjuntos de um sistema comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo na Europa no âmbito da implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;

- h) Em encorajar a aquisição em comum de sistemas e de instalações do tráfego aéreo;
- i) Em implementar uma política comum para o estabelecimento e o cálculo das taxas impostas aos utentes das instalações e serviços da navegação aérea de rota, a seguir denominadas «taxas de rota»;
- j) Em implementar um mecanismo independente do fornecimento de serviços, para o desenvolvimento e harmonização multilaterais de um regime de regulamentação da segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo, na óptica de um sistema integrado de segurança aeronáutica;
- k) Em participar na concepção, implementação e controlo de um sistema global de navegação por satélite;
- l) Em identificar novas possibilidades de acções comuns no domínio da concepção, implementação, controlo ou exploração de sistemas e serviços de navegação aérea;
- m) No contexto de um conceito de «calço a calço», em elaborar uma política global e um mecanismo eficaz adequado de concepção e de planificação estratégicas das rotas e do espaço aéreo.

2 — Para este efeito, instituem uma Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), a seguir denominada «a Organização», que actuará em cooperação com as autoridades nacionais civis e militares e as organizações de utentes. A Organização dispõe de três órgãos:

- a) Uma Assembleia Geral, que constitui o órgão responsável pela elaboração e a aprovação da política geral da Organização, incluindo:
  - i) A política comum relativa às taxas de rota e as outras actividades da Organização no domínio das taxas de rota;
  - ii) As funções de análise e avaliação das *performances* da Organização;
  - iii) A definição dos objectivos da Organização, nomeadamente os objectivos em matéria de normalização, planificação, *performance* e regulamentação da segurança;
  - iv) A selecção dos grandes programas quadro de cooperação segundo critérios técnicos e financeiros;
  - v) As relações externas com os Estados e organizações e os pedidos de adesão à presente Convenção;
- b) Um Conselho, que constitui o órgão encarregado de executar as decisões da Assembleia Geral e, sob reserva dos poderes conferidos a esta última, de tomar todas as medidas vinculativas para as Partes Contratantes, assim como supervisar os trabalhos da Agência;
- c) Uma Agência, cujos estatutos figuram no anexo I à presente Convenção, que constitui o órgão encarregado de executar as tarefas da Organização em conformidade com as disposições dos artigos a seguir da presente Convenção, bem como as tarefas que lhe são confiadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, de elaborar propostas adequadas

e prever os recursos técnicos e financeiros, assim como os meios em pessoal para atingir os objectivos fixados.

3 — A Organização tem a sua sede em Bruxelas.

#### Artigo 2.º

1 — A Organização fica encarregada das seguintes tarefas:

- a) Estabelecer e aprovar planos pormenorizados de harmonização e integração dos serviços e sistemas de tráfego aéreo das Partes Contratantes, nomeadamente os sistemas de navegação aérea em terra e a bordo, com vista ao estabelecimento de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- b) Coordenar os planos de implementação elaborados pelas Partes Contratantes por forma a assegurar a convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- c) Examinar e coordenar em nome das Partes Contratantes as questões do domínio da navegação aérea, estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou por outras organizações internacionais ligadas à aviação civil e coordenar e apresentar alterações ou propostas a estes órgãos;
- d) Definir, conceber, desenvolver, validar e organizar a implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- e) Desenvolver e explorar um sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo no seio de um centro internacional comum no âmbito da alínea d) acima;
- f) Elaborar, adoptar e manter em estudo normas comuns, especificações e práticas para os sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo;
- g) Elaborar e aprovar procedimentos com vista à implementação de uma estratégia de aquisição em comum de sistemas e instalações do tráfego aéreo;
- h) Coordenar os programas de investigação e desenvolvimento das Partes Contratantes relativos às novas técnicas no domínio da navegação aérea, recolher e difundir os resultados e promover e executar em comum estudos, ensaios e investigações aplicadas, assim como desenvolvimentos técnicos neste domínio;
- i) Estabelecer um sistema independente de análise das *performances* que tratará todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo, nomeadamente a política geral e a planificação, a gestão da segurança dentro e nas proximidades dos aeroportos e no espaço aéreo, bem como os aspectos financeiros e económicos dos serviços prestados e fixar objectivos relativos a todos estes aspectos;
- j) Estudar e promover as medidas adequadas para aumentar a eficiência e a rentabilidade no domínio da navegação aérea;
- k) Elaborar e aprovar critérios, procedimentos e métodos comuns a fim de garantir a mais alta eficiência e qualidade dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços do tráfego aéreo;
- l) Elaborar propostas com vista à harmonização da regulamentação europeia aplicável aos serviços do tráfego aéreo;
- m) Apoiar o melhoramento da eficiência e da flexibilidade no domínio da utilização do espaço aéreo pelos utentes civis e militares;
- n) Desenvolver e aprovar políticas coordenadas ou comuns para melhorar a gestão do tráfego aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos;
- o) Estabelecer e aprovar critérios comuns de selecção e políticas comuns para a formação, a atribuição de licenças e a avaliação das qualificações do pessoal dos serviços do tráfego aéreo;
- p) Conceber, instalar e explorar os elementos dos futuros sistemas europeus comuns que lhe são confiados pelas Partes Contratantes;
- q) Estabelecer, facturar e cobrar as taxas de rota, por conta das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota, nas condições previstas no anexo IV;
- r) Elaborar e implementar um mecanismo que permita desenvolver e harmonizar, a nível multilateral, a regulamentação em matéria de segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo;
- s) Executar qualquer outra tarefa decorrente dos princípios e objectivos da presente Convenção.

2 — A Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes e com base num ou em vários acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes Contratantes interessadas:

- a) Prestar assistência às referidas Partes Contratantes em matéria de planificação, especificação e criação de sistemas e serviços do tráfego aéreo;
- b) Fornecer e explorar, na totalidade ou em parte, as instalações e os serviços do tráfego aéreo, por conta dessas Partes Contratantes;
- c) Prestar assistência às citadas Partes Contratantes no que se refere ao estabelecimento, à facturação e à percepção das taxas impostas por estas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea e que não são abrangidas pelo anexo IV da presente Convenção.

3 — A Organização pode:

- a) Concluir acordos especiais com as Partes não contratantes interessadas em participar na execução das tarefas previstas no n.º 1 do artigo 2.º;
- b) A pedido de Partes não contratantes ou de outras organizações internacionais, executar, em nome destas, qualquer tarefa prevista no presente artigo, com base em acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes interessadas.

4 — A Organização esforça-se por que, na medida do possível, as suas funções de prestação de serviços, principalmente as que se encontram previstas nas alíneas e), g), p) e q) do n.º 1 do artigo 2.º, no n.º 2 do artigo 2.º e na alínea b) do n.º 3 do artigo 2.º, sejam exercidas independentemente das suas funções de regulamentação.

5 — Para facilitar a execução das suas tarefas, a Organização pode, por decisão da Assembleia Geral, criar empresas que serão regidas por estatutos específicos ao abrigo do direito internacional público ou do direito nacional de uma Parte Contratante, ou adquirir uma participação maioritária no capital dessas empresas.

## Artigo 3.º

1 — A presente Convenção aplica-se aos serviços de navegação aérea de rota e aos serviços conexos de aproximação e de aeródromo ligados ao tráfego aéreo nas regiões de informação de voo enumeradas no anexo II.

2 — a) Qualquer alteração que uma Parte Contratante pretenda introduzir na lista das suas regiões de informação de voo que consta do anexo II constitui o objecto de uma decisão da Assembleia Geral tomada por unanimidade dos votos expressos, sempre que tenha por efeito a modificação dos limites do espaço aéreo abrangido pela presente Convenção.

b) Qualquer alteração que não tenha um tal efeito será todavia notificada à Organização pela Parte Contratante interessada.

3 — Para efeitos da presente Convenção, a expressão «tráfego aéreo» abrange as aeronaves civis, bem como as aeronaves militares, da alfândega e das polícias que respeitam os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional.

Com base num acordo especial, tal como previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, uma Parte Contratante pode solicitar que a expressão «tráfego aéreo» se aplique ao resto do tráfego que opera no seu território.

## Artigo 4.º

A Organização tem personalidade jurídica. No território das Partes Contratantes é-lhe reconhecida a plena capacidade jurídica atribuída pelas respectivas legislações às pessoas colectivas; pode, nomeadamente, adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis e estar em juízo. Salvo em caso de disposições contrárias contidas na presente Convenção ou nos estatutos que figuram no anexo I, a Organização é representada pela Agência, que age em seu nome. O património da Organização é gerido pela Agência.

## Artigo 5.º

1 — A Assembleia Geral é composta por representantes das Partes Contratantes a nível ministerial. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.

2 — O Conselho é composto por representantes das Partes Contratantes a nível dos directores-gerais da aviação civil. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.

3 — Para as questões relativas ao sistema comum de taxas de rota, a Assembleia Geral e o Conselho são compostos por representantes das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota nas condições previstas no anexo IV.

4 — Os representantes de organizações internacionais que possam contribuir para o trabalho da Organização poderão ser convidados, se for caso disso, pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, a tomar parte, na qualidade de observadores, nos trabalhos da Organização.

## Artigo 6.º

1 — A Assembleia Geral toma decisões relativamente às Partes Contratantes, ao Conselho e à Agência, nomeadamente nos casos previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º

Além disso, a Assembleia Geral:

- a) Nomeia o Director-Geral da Agência, por recomendação do Conselho;
- b) Autoriza a interposição de recursos em nome da Organização perante o Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia nos casos mencionados no artigo 34.º;
- c) Estabelece os princípios que regem a exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º;
- d) Aprova as alterações ao anexo I nas condições de voto previstas no n.º 1 do artigo 8.º;
- e) Aprova as alterações aos anexos II e IV nas condições de voto previstas no n.º 3 do artigo 8.º;
- f) Procede a uma revisão periódica das tarefas da Organização.

2 — Para formular a política comum relativa às taxas de rota, a Assembleia Geral, nomeadamente:

- a) Estabelece os princípios que regem a determinação dos custos imputáveis aos utentes pelas Partes Contratantes e pela Organização a título da utilização das instalações e serviços de navegação aérea de rota;
- b) Determina a fórmula de cálculo das taxas de rota;
- c) Determina os princípios aplicáveis em matéria de isenção das taxas de rota e pode ainda decidir que, para determinadas categorias de voos assim isentos do pagamento das taxas de rota previstas no anexo IV, os custos incorridos a título das instalações e serviços de navegação aérea de rota possam ser directamente cobrados pelas Partes Contratantes;
- d) Aprova os relatórios do Conselho relativos às taxas de rota.

3 — A Assembleia Geral pode:

- a) Submeter ao Conselho, para exame, qualquer questão que seja da sua competência;
- b) Delegar no Conselho, sempre que necessário, o poder de tomar decisões nos domínios da sua competência geral, referidos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º;
- c) Criar qualquer outro órgão subordinado quando considere necessário.

## Artigo 7.º

1 — O Conselho, conforme os poderes que lhe confere a presente Convenção, pode tomar decisões relativas às Partes Contratantes no que diz respeito às tarefas referidas no n.º 1 do artigo 2.º

2 — O Conselho, conforme os poderes de tutela que lhe confere a presente Convenção em relação à Agência:

- a) Aprova, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e de aeroportos por ele reconhecidas, os programas de trabalho quinzenais e anuais que lhe são submetidos

- pela Agência para execução das tarefas referidas no artigo 2.º, assim como o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras, o relatório de actividade da Agência e os relatórios apresentados em aplicação da alínea c) do n.º 2 do artigo 2.º, do n.º 3 do artigo 10.º e do n.º 1 do artigo 11.º dos Estatutos da Agência;
- b) Aprova os princípios que regem a estrutura geral da Agência;
- c) Supervisa as actividades da Agência no domínio das taxas de navegação aérea;
- d) Determina, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e dos aeroportos por ele reconhecidas, as condições gerais de exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º, tendo devidamente em conta as prerrogativas exercidas pelos Estados sobre a gestão do seu espaço aéreo. Estas condições gerais devem, nomeadamente, especificar as regras aplicáveis, bem como os procedimentos de verificação do não respeito destas regras;
- e) Formula directivas destinadas à Agência, com base em relatórios que esta apresenta regularmente ou sempre que considerar necessário para a execução das tarefas confiadas à Agência e aprova as modalidades da cooperação entre a Agência e as estruturas nacionais concernidas, de modo que a Agência possa preparar as propostas adequadas;
- f) Designa, sob proposta do Director-Geral, a empresa de auditores-conselho que assiste o Comité de Auditoria aquando do exame das contas da totalidade das receitas e despesas;
- g) Pode pedir que os serviços da Agência constituam objecto de inspecções administrativas e técnicas;
- h) Dá quitação ao Director-Geral relativamente à sua gestão do orçamento;
- i) Aprova a nomeação dos directores da Agência pelo Director-Geral;
- j) Aprova o Estatuto do Director-Geral, o Estatuto Administrativo do Pessoal, o Regulamento Financeiro e o Regulamento dos Contratos;
- k) Autoriza a Agência a abrir negociações relativas aos acordos especiais previstos no artigo 2.º e adopta os acordos negociados pela Agência antes de os submeter à aprovação da Assembleia Geral ou aprova-os se beneficia de uma delegação ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 13.º;
- l) Aprova um regulamento sobre a protecção dos dados;
- m) Aquando da execução das tarefas referidas na alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º, determina as regras e os procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo.

3 — O Conselho institui uma Comissão de Análise das Performances e uma Comissão de Regulamentação da Segurança. Estas Comissões submetem propostas ao Conselho e beneficiam da assistência e do apoio administrativo dos Serviços da Agência que dispõem da independência suficiente para o exercício das suas funções.

4 — O Conselho institui um Comité Permanente de Interface Civil/Militar.

5 — O Conselho estabelece um Comité de Auditoria ao qual pode conferir uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes.

6 — O Conselho pode ser assistido por outros *comités* noutros domínios de actividade da Organização.

7 — O Conselho pode conceder uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes ao Comité Permanente de Interface Civil/Militar e a qualquer outro *comité* criado após a entrada em vigor da Convenção. Estas delegações de atribuições ou de poderes não constituem obstáculo à faculdade, para o Conselho, de avocar a si em qualquer momento uma questão no âmbito da sua missão de supervisão geral.

#### Artigo 8.º

1 — As decisões tomadas relativamente às Partes Contratantes pela Assembleia Geral, nomeadamente com base na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º e da primeira alínea do n.º 1 do artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base na alínea b) do n.º 2 do artigo 1.º e do n.º 1 do artigo 7.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente pelo menos três quartos dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no artigo 11.º a seguir, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem.

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas nos casos mencionados nas alíneas i), p), r) e s) do n.º 1 do artigo 2.º, no n.º 5 do artigo 2.º, nas alíneas a), c) e d) do n.º 1 do artigo 6.º, no n.º 2 do artigo 6.º, na alínea b) do n.º 3 do artigo 6.º, nas alíneas d), j) e k) do n.º 2 do artigo 7.º, nos n.ºs 3, 6 e 7 do artigo 7.º, no artigo 12.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas em aplicação do artigo 3.º do anexo IV. Nos casos de determinação das taxas unitárias, das tarifas e das condições de aplicação do sistema de taxas de rota mencionadas na alínea c) do artigo 3.º do anexo IV, uma determinada decisão não se aplica à Parte Contratante que, tendo votado contra, assim o decide. No entanto, em tal caso, esta Parte Contratante tem a obrigação de fundamentar a sua decisão e não pode pôr em causa a política comum tal como definida no n.º 2 do artigo 6.º

2 — As decisões tomadas relativamente à Agência pela Assembleia Geral, nomeadamente com base nas alíneas a) e c) do n.º 2 do artigo 1.º e na primeira alínea do n.º 1 do artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 1.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente mais da metade dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no artigo 11.º a seguir, e mais da metade das Partes Contratantes que votarem. Em casos de importância particular e a pedido de pelo menos um terço das Partes Contratantes com direito a voto deliberativo, a maioria tem de representar pelo menos três quartos dos votos expressos em vez de metade.

Esta regra é igualmente aplicável para as decisões tomadas nos casos mencionados na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º, na alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º, nas alíneas a) a c), e) a i), l) e m) do n.º 2 do artigo 7.º, no n.º 2 do artigo 9.º e no n.º 2 do artigo 10.º



3 — Todavia, as decisões são tomadas por unanimidade dos votos expressos no que respeita aos pedidos de adesão à Organização mencionados no artigo 39.º, às modificações eventuais introduzidas no anexo II, com excepção dos casos referidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º, e no anexo IV, e às condições de retirada ou de adesão referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 36.º e nos n.ºs 3 e 4 do artigo 38.º

4 — As decisões tomadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho são obrigatórias relativamente às Partes Contratantes e à Agência sob reserva das disposições do artigo 9.º

#### Artigo 9.º

1 — Se uma Parte Contratante notificar a Assembleia Geral ou o Conselho da existência de razões imperativas de interesse nacional relativas à defesa nacional ou à segurança que a impedem de dar execução a uma decisão tomada por maioria dos votos expressos nas condições previstas no n.º 1 do artigo 8.º acima, pode opor-se em relação a si a essa decisão, sob reserva de comunicação à Assembleia Geral ou ao Conselho dos motivos, e uma declaração especificando se:

- a) Se trata de uma questão a título da qual não haja objecção para que a decisão seja aplicada pelas outras Partes Contratantes, ficando entendido que, no que lhe diz respeito, a referida Parte Contratante não aplicará a decisão ou aplicá-la-á apenas parcialmente;
- b) Se trata de uma questão de uma importância tal para os seus interesses nacionais em matéria de defesa e segurança que a decisão não deverá ser implementada de modo nenhum sem que seja tomada uma segunda decisão, de acordo com as modalidades descritas na alínea b) do n.º 2 a seguir.

2 — a) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea a) do n.º 1, o Director-Geral apresenta, à Assembleia Geral ou ao Conselho, pelo menos uma vez por ano, um relatório sobre a evolução dos trabalhos com vista a que nenhuma Parte Contratante se oponha em relação a si à referida decisão.

b) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea b) do n.º 1, a implementação da decisão é suspensa e, num prazo a determinar, submetida à Assembleia Geral para uma segunda decisão, ainda que a primeira seja uma decisão do Conselho. Se, na sequência deste novo exame, a segunda decisão confirmar a primeira, uma Parte Contratante pode derrogar à decisão nas condições previstas na alínea a) do n.º 1 acima. A Assembleia Geral examinará novamente a primeira decisão num prazo que não pode exceder um ano.

3 — Em caso de guerra ou de conflito, as disposições da presente Convenção não podem afectar a liberdade de acção de nenhuma das Partes Contratantes envolvidas. É aplicado o mesmo princípio em caso de situação de crise ou de emergência nacional. Qualquer uma das Partes Contratantes pode, nomeadamente, retomar temporariamente a responsabilidade, total ou parcial, dos serviços do tráfego aéreo no espaço aéreo da sua competência por razões imperativas de interesse nacional, nomeadamente no domínio da defesa. A arquitectura do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo deveria permitir a retomada efectiva destes serviços em conformidade com as necessidades das Partes Contratantes.

#### Artigo 10.º

1 — As contribuições anuais de cada uma das Partes Contratantes para o orçamento são, para cada exercício, determinadas de acordo com a fórmula de repartição seguinte:

- a) Uma primeira fracção, equivalente a 30% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante do produto nacional bruto da Parte Contratante tal como se define no n.º 2 deste artigo;
- b) Uma segunda fracção, equivalente a 70% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante da base de custos das taxas de rota da Parte Contratante tal como se define no n.º 3 deste artigo.

2 — O produto nacional bruto que é tido em consideração é o que resulta das estatísticas estabelecidas pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico — ou, na sua falta, por qualquer organismo que ofereça garantias equivalentes, designado na sequência de uma decisão do Conselho — calculando-se a média aritmética dos três últimos anos relativamente aos quais existam estatísticas disponíveis. Trata-se do produto nacional bruto ao custo dos factores e a preços correntes expresso na unidade de conta europeia apropriada.

3 — A base de custos que é tida em consideração para o cálculo das taxas de rota é aquela que foi estabelecida para o penúltimo ano anterior ao exercício orçamental em questão.

#### Artigo 11.º

1 — A ponderação prevista no artigo 8.º é determinada de acordo com o seguinte quadro:

##### Percentagem da contribuição anual de uma Parte Contratante em relação às contribuições anuais da totalidade das Partes Contratantes.

|                                   | Número de votos |
|-----------------------------------|-----------------|
| Inferior a 1% . . . . .           | 1               |
| De 1% a menos de 2% . . . . .     | 2               |
| De 2% a menos de 3% . . . . .     | 3               |
| De 3% a menos de 4 1/2% . . . . . | 4               |
| De 4 1/2% a menos de 6% . . . . . | 5               |
| De 6% a menos de 7 1/2% . . . . . | 6               |
| De 7 1/2% a menos de 9% . . . . . | 7               |
| De 9% a menos de 11% . . . . .    | 8               |
| De 11% a menos de 13% . . . . .   | 9               |
| De 13% a menos de 15% . . . . .   | 10              |
| De 15% a menos de 18% . . . . .   | 11              |
| De 18% a menos de 21% . . . . .   | 12              |
| De 21% a menos de 24% . . . . .   | 13              |
| De 24% a menos de 27% . . . . .   | 14              |
| De 27% a menos de 30% . . . . .   | 15              |
| 30% . . . . .                     | 16              |

2 — O número de votos será inicialmente determinado, a partir da entrada em vigor do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, em função do quadro precedente e de acordo com a regra de determinação das contribuições anuais das Partes Contratantes para o orçamento da Organização que consta do n.º 10 acima.

3 — Em caso de adesão de um novo Estado, o número de votos das Partes Contratantes será redefinido de acordo com o mesmo processo.

4 — O número de votos é redefinido anualmente de acordo com as disposições precedentes.

#### Artigo 12.º

A Assembleia Geral e o Conselho estabelecem o seu Regulamento Interno, que fixa, nomeadamente, as regras que regem a eleição de um Presidente e de um Vice-Presidente, assim como as regras de aplicação do processo de escrutínio e do quórum.

#### Artigo 13.º

1 — A Organização manterá com os Estados e as outras organizações internacionais interessadas as relações que sejam úteis à realização do seu objecto.

2 — A Assembleia Geral é nomeadamente, sem prejuízo das disposições da alínea *k*) do n.º 2 do artigo 7.º, do n.º 3 do presente artigo e do artigo 15.º, o único órgão com competência para celebrar em nome da Organização, os acordos especiais necessários à execução das tarefas previstas no artigo 2.º

3 — A Assembleia Geral pode, mediante proposta do Conselho, delegar neste último a decisão de concluir os acordos especiais necessários à execução das tarefas previstas no artigo 2.º

#### Artigo 14.º

Os acordos especiais previstos no artigo 2.º deverão estabelecer as tarefas, direitos e obrigações respectivos das Partes nos acordos, bem como as condições financeiras, e determinar as medidas a tomar. Estes acordos podem ser negociados pela Agência, nas condições previstas na alínea *k*) do n.º 2 do artigo 7.º

#### Artigo 15.º

No quadro das directivas dadas pelo Conselho, a Agência pode estabelecer com os serviços técnicos interessados, públicos ou privados, das Partes Contratantes, de Partes não contratantes ou de organismos internacionais, as relações indispensáveis à coordenação do tráfego aéreo e ao funcionamento dos seus próprios serviços. Para este efeito poderá celebrar contratos de carácter puramente administrativo, técnico ou comercial em nome da Organização sob reserva de comunicação ao Conselho, sempre que estes acordos sejam considerados necessários ao seu funcionamento.

#### Artigo 16.º

1 — Reconhece-se o carácter de utilidade pública, quando necessário, de acordo com as legislações nacionais, com os efeitos decorrentes das respectivas disposições relativas à expropriação por utilidade pública, às aquisições imobiliárias necessárias para implantação das instalações da Organização, mediante acordo dos Governos interessados. O processo de expropriação por utilidade pública poderá ser conduzido pelas autoridades competentes do Estado em questão, nos termos da sua legislação nacional, tendo em vista a realização destas aquisições, na falta de acordo amigável.

2 — No território das Partes Contratantes onde não exista o procedimento previsto no número anterior, a Organização poderá beneficiar dos procedimentos de aquisição forçada utilizáveis a favor da aviação civil e das telecomunicações.

3 — As Partes Contratantes concedem à Organização para as obras e serviços estabelecidos por sua conta nos respectivos territórios o benefício da aplicação dos regulamentos nacionais aplicáveis às limitações do direito de propriedade imobiliária que existiriam no interesse público a favor dos serviços nacionais com o mesmo objecto e, nomeadamente, os que regem as servidões de utilidade pública.

4 — A Organização assumirá os encargos decorrentes da aplicação das disposições do presente artigo, incluindo as indemnizações devidas nos termos da legislação do Estado em cujo território os bens se encontram situados.

#### Artigo 17.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º, a Agência aplicará os regulamentos em vigor nos territórios das Partes Contratantes e nos espaços aéreos para os quais lhe esteja confiada a prestação dos serviços de tráfego aéreo nos termos dos acordos internacionais de que sejam parte.

#### Artigo 18.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º e dentro dos limites dos direitos conferidos respectivamente aos serviços de gestão dos fluxos de tráfego e aos serviços de tráfego aéreo, a Agência dá aos comandantes de bordo todas as instruções necessárias. Estes deverão dar-lhes cumprimento, salvo nos casos de força maior previstos nos regulamentos citados no artigo anterior.

#### Artigo 19.º

1 — No exercício das tarefas previstas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 2.º, a Organização determina, em conformidade com as condições gerais previstas na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 7.º, as medidas de regulação necessárias e comunica-as aos operadores de aeronaves e aos serviços apropriados do tráfego aéreo. As Partes Contratantes assegurar-se-ão de que os operadores de aeronaves, os comandantes de bordo e os serviços apropriados de tráfego aéreo respeitam essas medidas, salvo razão imperiosa de segurança.

2 — O respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no n.º 1 do presente artigo pelos serviços do tráfego aéreo de uma Parte Contratante é da responsabilidade exclusiva da referida Parte Contratante.

3 — A pedido da Organização, em caso de não respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no n.º 1 do presente artigo por um operador de aeronave ou comandante de bordo, a acção judicial contra o infractor pode ser intentada:

- a) Pela Parte Contratante sobre cujo território a infracção tenha sido constatada;
- b) Pela Organização, em conformidade com as regras de competência enunciadas no artigo 35.º, se a Parte Contratante, em cujo território o processo tem de ser intentado, estiver de acordo.

4 — As Partes Contratantes têm a obrigação de incorporar na sua legislação nacional as disposições que assegurem o respeito das condições gerais previstas na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 7.º

## Artigo 20.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, as infracções aos regulamentos da navegação aérea cometidas no espaço onde a Agência executa essas tarefas serão registadas em relatórios elaborados por agentes especialmente nomeados pela Agência para este efeito, sem prejuízo do direito reconhecido pelas legislações nacionais aos agentes das Partes Contratantes de verificar as infracções da mesma natureza. Os relatórios acima referidos têm junto dos tribunais nacionais o mesmo valor que os efectuados pelos agentes nacionais qualificados para registar as infracções da mesma natureza.

## Artigo 21.º

1 — A circulação das publicações e de outros suportes de informação expedidos pela Organização ou a ela destinados, e que se relacionem com as suas actividades oficiais, não está sujeita a quaisquer restrições.

2 — Para as suas comunicações oficiais e transferência de toda a sua documentação, a Organização beneficia de tratamento tão favorável como o concedido por cada Parte Contratante às outras organizações internacionais similares.

## Artigo 22.º

1 — A Organização está isenta, no território das Partes Contratantes, de todos os direitos e taxas por ocasião da sua constituição, dissolução e liquidação.

2 — Está isenta dos direitos e taxas decorrentes de aquisições dos bens imobiliários necessários ao desempenho da sua missão.

3 — Está isenta de todos os impostos directos susceptíveis de lhe serem aplicados, bem como aos seus bens, haveres e rendimentos.

4 — Está isenta de colectas fiscais indirectas que pudessem acarretar a emissão de empréstimos de que seja pessoalmente devedora.

5 — Está isenta de quaisquer impostos de carácter excepcional ou discriminatório.

6 — As isenções previstas neste artigo não abrangem os impostos e taxas cobrados para remuneração de serviços de utilidade geral.

## Artigo 23.º

1 — A Organização está isenta de todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas devidas por serviços prestados e isenta de todas as proibições e restrições de importação ou exportação relativas a materiais, equipamentos, mobiliário e outros objectos importados para uso oficial da Organização e destinados aos imóveis e instalações da Organização ou ao seu funcionamento.

2 — As mercadorias assim importadas não podem ser vendidas, emprestadas ou cedidas, quer a título gratuito quer a título oneroso, no território da Parte Contratante onde tenham dado entrada, excepto se isso não constar das condições fixadas pelo Governo da Parte Contratante envolvida.

3 — Poderão ser tomadas todas as medidas de controlo julgadas úteis para assegurar que os materiais, equipamentos, mobiliário e outros objectos indicados no parágrafo 1 e importados com destino à Organização foram efectivamente entregues à mesma Organização

e afectados aos imóveis e instalações oficiais ou ao seu funcionamento.

4 — A Organização está isenta de todos os direitos alfandegários e de qualquer proibição ou restrição à importação ou exportação das publicações citadas no artigo 13.º dos Estatutos anexos.

## Artigo 24.º

1 — A Organização pode deter quaisquer divisas e possuir contas bancárias em quaisquer moedas de acordo com as suas necessidades para a execução das operações que constituem o seu objecto.

2 — As Partes Contratantes comprometem-se a conceder à Organização as necessárias autorizações para efectuar, segundo as modalidades previstas nas regulamentações nacionais e nos acordos internacionais aplicáveis, todos os movimentos de fundos resultantes da constituição e da actividade da Organização, incluindo a emissão e o serviço de empréstimos, quando a emissão destes últimos tiver sido autorizada pelo Governo da Parte Contratante envolvida.

## Artigo 25.º

1 — A Agência pode recorrer à colaboração de pessoas qualificadas nacionais das Partes Contratantes.

2 — O pessoal da Organização bem como os membros dos seus agregados familiares que com ele coabitem beneficiam das excepções às disposições que limitam a imigração e regulam o registo de estrangeiros geralmente atribuídas aos membros do pessoal das organizações internacionais similares.

3 — a) Em período de crise internacional, as Partes Contratantes concedem ao pessoal da Organização e aos membros dos seus agregados familiares que com ele coabitem as mesmas facilidades de repatriação atribuídas ao pessoal de outras organizações internacionais.

b) As obrigações do pessoal da Organização para com ela não serão afectadas pelo disposto na alínea a) acima.

4 — Só poderá ser aberta excepção ao disposto nos parágrafos 1 e 2 deste artigo por motivos decorrentes de ordem, segurança ou saúde públicas.

5 — O pessoal da Organização:

- a) Beneficia da isenção de direitos e taxas aduaneiras, que não sejam taxas ou impostos provenientes de serviços prestados, para a importação dos seus objectos de uso pessoal, móveis e outros utensílios de uso doméstico já utilizados, que traga do estrangeiro por ocasião da sua primeira instalação, e para a reexportação desses mesmos objectos, móveis e utensílios, aquando da cessação das suas funções;
- b) Pode, por ocasião da sua entrada em funções no território de uma das Partes Contratantes, importar temporariamente com isenção de direitos a sua viatura automóvel própria, e reexportá-la nas mesmas condições, o mais tardar quando cessar o seu tempo de serviço, sob reserva, numa e noutra hipótese, das condições julgadas necessárias, em todos os casos particulares, pelo Governo da Parte Contratante envolvida;
- c) Goza de inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos oficiais.

6 — Não é imposta às Partes Contratantes a obrigação de conceder aos seus nacionais as facilidades previstas nas alíneas *a*) e *b*) do parágrafo anterior.

7 — O Director-Geral da Agência, além dos privilégios, isenções e facilidades previstas para o pessoal da Organização, goza de imunidade de jurisdição para os seus actos, inclusive das suas palavras e escritos, praticados no quadro da sua actividade oficial; esta imunidade não tem aplicação no caso de infracção à regulamentação da circulação rodoviária ou em caso de dano causado por um veículo de sua propriedade ou conduzido por ele.

8 — Os Governos interessados tomam todas as disposições úteis para assegurar a liberdade de transferência dos salários líquidos.

#### Artigo 26.º

Os representantes das Partes Contratantes, no exercício das suas funções bem como durante as suas viagens para ou do local de reunião, gozam de inviolabilidade para todos os seus papéis e documentos oficiais.

#### Artigo 27.º

Como resultado do seu regime próprio de previdência social, a Organização, o Director-Geral e o pessoal da Organização estão isentos de quaisquer contribuições obrigatórias devidas a organismos nacionais de previdência social, sem prejuízo dos acordos existentes entre a Organização e uma Parte Contratante aquando da entrada em vigor do Protocolo aberto para assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo 28.º

1 — A responsabilidade contratual da Organização rege-se pela lei aplicável ao contrato em causa.

2 — No que se refere à responsabilidade não contratual, a Organização deverá indemnizar os prejuízos causados por falta cometida pelos seus órgãos ou agentes no desempenho das suas funções, na medida em que estes prejuízos lhe possam ser imputados. A disposição precedente não exclui o direito a outras indemnizações com base na legislação nacional das Partes Contratantes.

#### Artigo 29.º

1 — *a*) As instalações da Organização são invioláveis. Os bens e haveres da Organização estão isentos de qualquer requisição, expropriação e confisco.

*b*) Os arquivos da Organização e todos os papéis e documentos oficiais que lhe pertencem são invioláveis, onde quer que se encontrem.

2 — Os bens e haveres da Organização não podem ser penhorados nem ser objecto de medidas de execução forçada excepto por decisão judicial. Esta decisão judicial só poderá ser tomada se a Organização tiver sido informada num prazo razoável do procedimento em questão e se tiver podido dispor de meios adequados para realizar a sua defesa. De qualquer modo, as instalações da Organização não podem ser penhoradas nem ser objecto de medidas de execução forçada.

3 — De qualquer modo, para efectuar inquéritos judiciais e assegurar a execução das decisões judiciais no respectivo território, as autoridades competentes do Estado da Sede e doutros países onde estão situadas estas instalações e arquivos têm acesso, após disso terem

avisado o Director-Geral da Agência, às instalações e arquivos da Organização.

#### Artigo 30.º

1 — A Organização colaborará sempre com as autoridades competentes das Partes Contratantes, com vista a facilitar a boa administração da justiça, garantir o cumprimento dos regulamentos policiais e evitar qualquer abuso decorrente dos privilégios, imunidades, isenções ou facilidades enumerados na presente Convenção.

2 — Na medida do possível, a Organização facilitará a realização dos trabalhos de interesse público a executar no território das Partes Contratantes no interior ou na vizinhança dos imóveis que se lhe encontram afectos.

#### Artigo 31.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, as tarefas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º, os acordos internacionais e as regulamentações nacionais relativos ao acesso, sobrevoo e segurança do território das Partes Contratantes interessadas revestem carácter obrigatório para a Agência, que deverá tomar todas as medidas necessárias à sua aplicação.

#### Artigo 32.º

No desempenho das tarefas previstas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 2.º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º, a Agência é obrigada a fornecer às Partes Contratantes que apresentem o respectivo pedido todas as informações relativas às aeronaves de que tem conhecimento no exercício das suas funções referentes ao espaço aéreo da Parte Contratante implicada, a fim de permitir às referidas Partes Contratantes interessadas o controlo da aplicação dos acordos internacionais e das regulamentações nacionais.

#### Artigo 33.º

As Partes Contratantes reconhecem a necessidade para a Agência de dispor de equilíbrio financeiro e comprometem-se a colocar à sua disposição os meios financeiros adequados, nos limites e condições definidos na presente Convenção e nos Estatutos da Agência que figuram no anexo I.

#### Artigo 34.º

1 — Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes, ou entre uma ou mais Partes Contratantes e a Organização, a respeito da interpretação, da aplicação ou da execução da presente Convenção, nomeadamente no que diz respeito à sua existência, validade ou rescisão, e que não tenha podido ser regularizado num prazo de seis meses por via de negociações directas ou por qualquer outro modo, será submetido a arbitragem do Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia, em conformidade com o Regulamento Facultativo de Arbitragem do referido Tribunal.

2 — O número de árbitros é fixado em três.

3 — A arbitragem terá lugar na Haia. O Bureau Internacional do Tribunal Permanente de Arbitragem terá funções de registo e fornecerá serviços administrativos segundo as instruções dadas pelo Tribunal Permanente de Arbitragem.

4 — As decisões do Tribunal Permanente de Arbitragem são obrigatórias para as Partes no diferendo.

#### Artigo 35.º

1 — Sem prejuízo da aplicação das disposições do anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, os tribunais das Partes Contratantes são os únicos competentes para julgar dos diferendos que poderão surgir entre a Organização, representada pelo Director-Geral da Agência, e qualquer pessoa singular ou colectiva, relativos à aplicação dos actos da Organização.

2 — Sem prejuízo da aplicação das disposições do anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, o processo é intentado na Parte Contratante:

- a) Onde o requerido tem o seu domicílio ou a sua sede;
- b) Onde o requerido tem um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou a sua sede não se encontrarem situados dentro do território de uma Parte Contratante;
- c) Onde o requerido possui activos patrimoniais na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas a) e b) acima;
- d) Onde o EUROCONTROL tem a sua sede, na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas a) a c) acima.

#### Artigo 36.º

1 — As modificações introduzidas, ao abrigo das condições previstas na presente Convenção, nos Estatutos da Agência que constam do anexo I e nos artigos 16.º e seguintes das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que constam do anexo IV são válidas e aplicáveis no território das Partes Contratantes.

2 — As disposições fiscais que constam do anexo III e os artigos 1.º a 15.º das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que consta do anexo IV não são susceptíveis de modificação pela Assembleia Geral.

3 — O anexo IV vincula cada Parte Contratante por um período de cinco anos a contar da entrada em vigor da presente Convenção. Este período é automaticamente prorrogado por períodos de cinco anos. A Parte Contratante que tiver notificado por escrito à Assembleia Geral, pelo menos dois anos antes da expiração do período em curso, que não deseja que este seja prorrogado deixa de estar vinculada pelo anexo IV no termo deste período.

4 — Os direitos e obrigações da Parte Contratante que se tenha retirado podem ser determinados, se necessário, por um acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

5 — A Parte Contratante que deixou de estar vinculada pelo anexo IV pode, em qualquer altura, notificar a Assembleia Geral, por escrito, da sua vontade de ficar novamente vinculada pelas disposições do anexo IV. A Parte Contratante em questão ficará de novo vinculada pelo anexo IV seis meses depois de a Assembleia Geral ter aceite este pedido, estatuinto por unanimidade dos votos expressos das Partes Contratantes que participam no sistema comum. A referida Parte Contratante ficará vinculada pelo anexo IV por um período de cinco anos

a contar do dia em que tiver ficado de novo vinculada pelo anexo IV. Este período será automaticamente prorrogado em condições idênticas às enunciadas no n.º 3 acima.

#### Artigo 37.º

As Partes Contratantes comprometem-se a fazer beneficiar a Agência das disposições legais em vigor que visam salvaguardar a continuidade dos serviços de utilidade geral necessários ao bom funcionamento dos serviços operacionais.

#### Artigo 38.º

1 — A presente Convenção, tal como modificada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e, em seguida, pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, é prorrogada por um período indeterminado.

2 — A partir do momento em que a Convenção, assim prorrogada, tenha permanecido em vigor durante 20 anos, qualquer Parte Contratante poderá pôr termo, no que lhe diz respeito, à aplicação da Convenção através de notificação escrita ao Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento aos Governos dos outros Estados Contratantes.

A decisão de pôr termo à aplicação da Convenção entrará em vigor no final do ano que seguirá aquele em que essa decisão tiver sido notificada, na condição que o acordo especial previsto no n.º 3 acima tenha sido celebrado nessa data. Caso assim não seja, a decisão entrará em vigor na data fixada no referido acordo especial.

3 — Os direitos e obrigações, nomeadamente em matéria financeira, da Parte Contratante que se tenha retirado serão determinados num acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

4 — A Organização pode ser dissolvida se o número das Partes Contratantes for inferior a 50% das Partes Contratantes signatárias do Protocolo de 1997 acima referido, sob reserva de uma decisão da Assembleia Geral deliberando por unanimidade dos votos expressos.

5 — Se, em consequência do que acima se estabelece, a Organização for dissolvida, a sua personalidade e a sua capacidade jurídica, nos termos do artigo 4.º, subsistirão para efeitos da sua liquidação.

#### Artigo 39.º

1 — A adesão à presente Convenção emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 de qualquer Estado não signatário deste último Protocolo é condicionada pelo acordo da Assembleia Geral estatuinto por unanimidade dos votos expressos.

2 — O Presidente da Assembleia Geral comunicará ao Estado não signatário a decisão de aceitar a sua adesão.

3 — O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento do facto aos Governos dos outros Estados signatários e aderentes.

4 — A adesão produzirá efeito no 1.º dia a seguir ao depósito do instrumento de adesão.

## Artigo 40.º

1 — A adesão à presente Convenção, tal como emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, será aberta às organizações regionais de integração económica nos termos e nas condições a acordar entre as Partes Contratantes e as referidas organizações de que são membros um ou vários Estados signatários, devendo estas condições figurar num Protocolo adicional à Convenção.

2 — O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que notificará as outras Partes.

3 — A adesão de uma organização regional de integração económica produzirá efeitos no 1.º dia do 2.º mês a seguir ao depósito do instrumento de adesão, desde que o Protocolo adicional referido no n.º 1 tenha entrado em vigor.

O presente texto consolidado da Convenção e os seus anexos são estabelecidos nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa, norueguesa, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca. Nos termos da cláusula final da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960, da cláusula final do Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 que emenda a referida Convenção, assim como da cláusula final do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 e que consolida a referida Convenção na sequência das diversas modificações introduzidas, o texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

## ANEXO I

## Estatutos da Agência

## Artigo 1.º

1 — A Agência é o órgão encarregado de prosseguir os objectivos e de executar as tarefas definidas pela Convenção ou fixadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho e os seus órgãos subordinados. Estabelece e submete aos órgãos competentes propostas relativas ao exercício das suas funções e à execução das suas tarefas, assim como às outras tarefas delegadas na Organização. Assiste igualmente a Assembleia Geral e o Conselho assim como os seus órgãos subordinados na execução das suas funções de supervisão.

2 — No exercício das suas funções, a Agência pode ser assistida, quando necessário, por peritos civis e militares designados pelos Estados ou pelas organizações de prestação de serviços implicados.

3 — A Agência serve de ponto de centralização para a cooperação e a coordenação intergovernamentais no domínio da navegação aérea. Submete propostas e fornece o apoio necessário à convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo e à sua implementação.

4 — Presta nomeadamente serviços de regulamentação, de informação, de apoio e de consultoria às Partes Contratantes e, com base em acordos celebrados ao abrigo do artigo 2.º da Convenção, a organizações internacionais reconhecidas e a Estados não contratantes.

5 — Em particular, a Agência:

- a) Coordena os planos de implementação das Partes Contratantes para assegurar a convergência

no âmbito de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;

- b) Examina as questões do domínio da navegação aérea estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e por outras organizações internacionais implicadas na aviação aérea, e coordena e submete modificações aos documentos da OACI.
- c) Elabora propostas de planos pormenorizados para fins de harmonização e integração dos serviços e sistemas do tráfego aéreo, em particular os elementos no solo e de bordo dos sistemas de navegação aérea das Partes Contratantes, com vista a estabelecer um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
- d) Elabora propostas relativas ao mecanismo de planificação e de organização estratégicas das rotas e das estruturas de apoio do espaço aéreo em coordenação com peritos civis e militares designados pelos Estados;
- e) Elabora propostas para fins de harmonização das regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo na Europa, desenvolve políticas coordenadas ou comuns para melhorar a gestão do tráfego aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos e favoriza o melhoramento da eficiência e da flexibilidade na utilização do espaço aéreo entre utentes civis e militares;
- f) A Agência faz propostas ou desempenha um papel consultivo em todos os aspectos da política geral e da planificação. O seu âmbito de acção não se limita à gestão do tráfego aéreo de rota, mas é alargado a uma abordagem «calço a calço» integrada da gestão do tráfego aéreo. Beneficia da assistência dos peritos nacionais para elaborar propostas nesta matéria;
- g) A Agência estuda e promove medidas com vista ao melhoramento da eficiência e do rendimento no domínio da navegação aérea;
- h) A Agência elabora critérios, procedimentos e métodos comuns para assegurar uma eficiência e uma qualidade máximas dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de tráfego aéreo;
- i) A Agência coordena os programas de investigação, desenvolvimento, ensaio e avaliação (RDTE) das organizações nacionais de gestão de tráfego aéreo, nomeadamente a recolha e difusão dos resultados;
- j) A Agência realiza estudos, ensaios e trabalhos de investigação aplicada comuns, assim como outros desenvolvimentos técnicos;
- k) A Agência define, concebe, desenvolve, valida e organiza a implementação de um sistema uniforme de gestão do tráfego aéreo na Europa, sob a égide do Conselho.

6 — A Agência, quando assegura serviços de navegação aérea, tem por missão:

- a) Evitar colisões entre aeronaves;
- b) Assegurar o escoamento ordenado e rápido do tráfego aéreo;
- c) Emitir os avisos e as informações úteis para a execução segura e eficiente dos voos;
- d) Alertar os órgãos apropriados sempre que as aeronaves necessitem da ajuda dos serviços de busca e salvamento e prestar a esses órgãos o auxílio necessário.

7 — A Agência trabalha em estreita colaboração com as organizações de utentes, de forma a satisfazer o mais eficaz e economicamente possível as exigências da aviação civil. A Agência trabalha igualmente em estreita colaboração com as autoridades militares a fim de satisfazer, nas mesmas condições, os requisitos especiais da aviação militar.

8 — Para o desempenho das suas atribuições, a Agência pode nomeadamente construir e explorar os edifícios e instalações de que necessite. Todavia, a Agência recorrerá aos serviços técnicos nacionais e utilizará as instalações nacionais existentes sempre que isso se justifique do ponto de vista técnico e económico, a fim de evitar sobreposições.

#### Artigo 2.º

1 — Sem prejuízo dos poderes reconhecidos à Assembleia Geral e ao Conselho, a Agência é administrada por um Director-Geral que beneficia de grande autonomia de gestão no que respeita à implementação, utilização e bom funcionamento dos meios técnicos, financeiros e humanos colocados à sua disposição. A esse título, toma as iniciativas que considerar necessárias para cumprir as suas obrigações.

2 — Todavia, o Director-Geral deverá, tendo em vista submetê-los à aprovação do Conselho, nos termos das disposições da Convenção:

- a) Elaborar programas de trabalho anuais e quinquenais descrevendo as incidências sobre a evolução dos custos e das taxas unitárias;
- b) Estabelecer o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras e, nas condições previstas no anexo IV, as taxas unitárias e as tarifas;
- c) Apresentar ao Conselho um relatório anual sobre as actividades e a situação financeira da Organização;
- d) Apresentar os princípios que regem a estrutura geral da Agência, sendo os pormenores dessa estrutura da competência exclusiva do Director-Geral.

3 — Além disso, o Director-Geral deverá:

- a) Apresentar regularmente relatórios e solicitar instruções ao Conselho sempre que os objectivos estiverem em risco de não ser atingidos, os prazos ou os limites máximos financeiros correrem o risco de ser ultrapassados, ou em caso de modificações importantes aos programas;
- b) Negociar os acordos previstos no artigo 2.º da Convenção dentro do âmbito das directivas emitidas pelo Conselho.

#### Artigo 3.º

O Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho o Regulamento dos Contratos relativo:

- a) À celebração dos contratos para o fornecimento de bens e de serviços à Organização;
- b) Ao fornecimento de bens e de serviços pela Organização;
- c) À venda ou à cessão de activos excedentários.

#### Artigo 4.º

O Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho o Regulamento Financeiro que fixa nomeadamente as condições que regulam o pagamento das contribuições nacionais, assim como as condições em que a Agência pode contrair empréstimos e vela pela boa gestão financeira, incluindo a auditoria interna.

#### Artigo 5.º

1 — Sem prejuízo do direito das Partes Contratantes de apresentar propostas, o Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho o Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência:

- a) Este inclui, nomeadamente, disposições relativas à nacionalidade do pessoal, aos processos e princípios de selecção e recrutamento, às tabelas de vencimento, às pensões, ao imposto interno, às incompatibilidades, ao segredo profissional, à continuidade do serviço;
- b) O pessoal da Agência é recrutado de entre os nacionais das Partes Contratantes. Pode ser empregado pessoal proveniente de Estados não contratantes ao abrigo dos acordos previstos no n.º 3 do artigo 2.º da Convenção, ou em casos excepcionais por decisão devidamente fundamentada do Director-Geral.

2 — O Tribunal Administrativo da Organização Internacional do Trabalho é o único competente, para decidir sobre qualquer litígio que oponha a Organização ao pessoal da Agência, com exclusão de qualquer outra jurisdição nacional ou internacional.

#### Artigo 6.º

1 — O Director-Geral é nomeado para um mandato de cinco anos, pela Assembleia Geral por maioria ponderada, desde que esta maioria atinja os três quartos dos votos ponderados expressos, segundo a ponderação prevista no artigo 11.º da Convenção, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem. O seu mandato é renovável uma vez nas mesmas condições. O estatuto do Director-Geral é aprovado pelo Conselho.

2 — O Director-Geral representa a Organização em juízo e em todos os actos civis.

3 — Além disso, de acordo com as políticas adoptadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho, o Director-Geral:

- a) Pode nomear os membros do pessoal e pôr termo às suas funções nas condições previstas no Estatuto Administrativo do Pessoal; as nomeações para funções de grau A1 e A2, por um mandato de, regra geral, cinco anos, renovável uma vez, serão submetidas à aprovação do Conselho;
- b) Pode contrair empréstimos nas condições previstas pelo Regulamento Financeiro e nos limites fixados para o efeito pelo Conselho;
- c) Celebra contratos nos termos do Regulamento dos Contratos referido no artigo 3.º e nos limites fixados para o efeito pelo Conselho;
- d) Elaborar e submete à aprovação do Conselho o regulamento sobre a protecção dos dados previsto na alínea l) do n.º 2 do artigo 7.º da Convenção;

- e) Elabora e submete à aprovação do Conselho as regras e procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão de tráfego aéreo.

4 — O Director-Geral desempenha estas funções sem comunicação prévia ao Conselho, mas mantém este último informado de todas as medidas tomadas no uso dos poderes acima citados.

5 — O Conselho determina as condições em que o Director-Geral pode ser substituído em caso de impedimento.

#### Artigo 7.º

1 — O orçamento deve ser equilibrado em receitas e despesas.

Todas as receitas e despesas da Agência deverão ser previstas para cada exercício orçamental.

2 — O exercício orçamental começa a 1 de Janeiro e termina a 31 de Dezembro.

3 — O projecto de orçamento e de plano financeiro quinquenal é submetido à aprovação do Conselho pelo Director-Geral, o mais tardar até 31 de Outubro do ano precedente.

#### Artigo 8.º

1 — A Organização pode obter, através de empréstimos nos mercados financeiros internacionais, os recursos necessários ao cumprimento das suas tarefas.

2 — A Organização pode emitir títulos de empréstimo nos mercados financeiros de uma Parte Contratante nos termos da regulamentação nacional aplicável à emissão de empréstimos internos ou, na falta de tal regulamentação, com o acordo da Parte Contratante.

3 — O Regulamento Financeiro fixa os procedimentos a seguir pela Organização para a contracção e reembolso dos empréstimos.

4 — Cada orçamento e cada plano financeiro quinquenal estabelecem o montante máximo dos empréstimos que a Organização pode contrair durante os anos abrangidos por esse orçamento e plano financeiro quinquenal.

5 — Nos domínios abarcados pelo presente artigo, a Organização agirá de acordo com as autoridades competentes das Partes Contratantes ou com o seu banco emissor.

#### Artigo 9.º

O orçamento e o plano financeiro quinquenal podem ser revistos durante o exercício, se as circunstâncias assim o exigirem, nos termos das regras previstas para a sua elaboração e aprovação.

#### Artigo 10.º

1 — As contas do conjunto das receitas e despesas do orçamento da Agência e a gestão financeira da Agência são verificadas anualmente por um *comité* de auditoria.

2 — O Comité de Auditoria é assistido no desempenho da sua tarefa por auditores-conselho externo. As empresas externas de auditores-conselho são designadas pelo Conselho por um mandato de três anos, em conformidade com o disposto na alínea *f*) do n.º 2 do artigo 7.º da Convenção.

3 — A verificação efectuada pelo Comité de Auditoria, com a assistência dos auditores-conselho externos, tem por objecto constatar a regularidade das receitas e das despesas e verificar a boa gestão financeira. Depois

do fecho de cada exercício, o Comité de Auditoria submete ao Conselho um relatório ao qual serão anexadas as observações da Agência. O Conselho pode convidar a Agência a tomar as medidas adequadas recomendadas no relatório de auditoria, em conformidade com o disposto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 7.º da Convenção.

4 — O Comité de Auditoria assegura a instalação, no seio da Agência, de um mecanismo de controlo interno adequado em conformidade com as práticas e os princípios da boa gestão.

5 — O Comité de Auditoria pode examinar outras questões financeiras relativas à Agência em conformidade com o seu mandato.

#### Artigo 11.º

1 — Os serviços da Agência podem, a pedido do Conselho, por sua própria iniciativa ou a pedido do Director-Geral, ser objecto de inspecções administrativas e técnicas.

2 — Estas inspecções serão efectuadas por agentes pertencentes às administrações das Partes Contratantes, com assistência externa se necessário. As missões de inspecção serão compostas por, pelo menos, duas pessoas de nacionalidade diferente. As missões de inspecção deveriam compreender, na medida do possível, uma pessoa que tenha já participado numa inspecção anterior.

#### Artigo 12.º

O Conselho determina as línguas de trabalho da Agência.

#### Artigo 13.º

A Agência procederá às publicações necessárias ao seu funcionamento.

#### Artigo 14.º

Todas as propostas de modificação aos Estatutos serão submetidas à aprovação da Assembleia Geral, em conformidade com as disposições da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 6.º da Convenção.

#### ANEXO II

#### Regiões de informação de voo

República Federal da Alemanha:

Região Superior de Informação de Voo Berlim;  
Região Superior de Informação de Voo Hanover;  
Região Superior de Informação de Voo Reno;  
Região de Informação de Voo Bremen;  
Região de Informação de Voo Dusseldórfia;  
Região de Informação de Voo Francoforte;  
Região de Informação de Voo Munique;  
Região de Informação de Voo Berlim.

República da Áustria:

Região de Informação de Voo Viena.

Reino da Bélgica — Grão-Ducado do Luxemburgo:

Região Superior de Informação de Voo Bruxelas;  
Região de Informação de Voo Bruxelas.

República da Bulgária:

Região de Informação de Voo Sófia;  
Região de Informação de Voo Varna.



|  |  |
|--|--|
| República de Chipre:<br>Região de Informação de Voo Nicósia.   | Região Superior de Informação de Voo Trondheim;<br>Região Superior de Informação de Voo Bodø;<br>Região de Informação de Voo Oslo;<br>Região de Informação de Voo Stavenger;<br>Região de Informação de Voo Trondheim;<br>Região de Informação de Voo Bodø;<br>Região de Informação de Voo Oceânica de Bodø. |
| República da Croácia:<br>Região de Informação de Voo Zagreb.   |  |
| Reino da Dinamarca:<br>Região de Informação de Voo Copenhaga.  | Reino dos Países Baixos:<br>Região de Informação de Voo Amsterdão.   |
| Reino de Espanha:<br>Região Superior de Informação de Voo Madrid;<br>Região de Informação de Voo Madrid;<br>Região Superior de Informação de Voo Barcelona;<br>Região de Informação de Voo Barcelona;<br>Região Superior de Informação de Voo Ilhas Canárias;<br>Região de Informação de Voo Ilhas Canárias.                 | República Portuguesa:<br>Região Superior de Informação de Voo Lisboa;<br>Região de Informação de Voo Lisboa;<br>Região de Informação de Voo Santa Maria.   |
| República Francesa — Principado do Mónaco (*):<br>Região Superior de Informação de Voo França;<br>Região de Informação de Voo Paris;<br>Região de Informação de Voo Brest;<br>Região de Informação de Voo Bordéus;<br>Região de Informação de Voo Marselha (*);<br>Região de Informação de Voo Reims.                        | Roménia:<br>Região Superior de Informação de Voo Bucareste.  |
| Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:<br>Região Superior de Informação de Voo Scottish;<br>Região de Informação de Voo Scottish;<br>Região Superior de Informação de Voo Londres;<br>Região de Informação de Voo Londres.   | República da Eslováquia:<br>Região de Informação de Voo Bratislava.  |
| República Helénica:<br>Região Superior de Informação de Voo Atenas;<br>Região de Informação de Voo Atenas.   | República da Eslovénia:<br>Região de Informação de Voo Lubliana.   |
| República da Hungria:<br>Região de Informação de Voo Budapeste.  | Reino da Suécia:<br>Região Superior de Informação de Voo Malmö;<br>Região Superior de Informação de Voo Estocolmo;<br>Região Superior de Informação de Voo Sundsvall;<br>Região de Informação de Voo Malmö;<br>Região de Informação de Voo Estocolmo;<br>Região de Informação de Voo Sundsvall.              |
| Irlanda:<br>Região Superior de Informação de Voo Shannon;<br>Região de Informação de Voo Shannon;<br>Região de transição oceânica de Shannon delimitada pelas coordenadas seguintes: 51º Norte 15º Oeste, 51º Norte 8º Oeste, 48º 30 Norte 8º Oeste, 49º Norte 15º Oeste, 51º Norte 15º Oeste ao nível de voo 55 e superior. | Confederação Suíça:<br>Região Superior de Informação de Voo Suíça;<br>Região de Informação de Voo Suíça.   |
| República da Itália:<br>Região Superior de Informação de Voo Milão;<br>Região Superior de Informação de Voo Roma;<br>Região Superior de Informação de Voo Brindisi;<br>Região de Informação de Voo Milão;<br>Região de Informação de Voo Roma;<br>Região de Informação de Voo Brindisi.                                      | República Checa:<br>Região de Informação de Voo Praga.   |
| República de Malta:<br>Região de Informação de Voo Malta.  | República da Turquia:<br>Região de Informação de Voo Ancara;<br>Região de Informação de Voo Istambul.  |
| Reino da Noruega:<br>Região Superior de Informação de Voo Oslo;<br>Região Superior de Informação de Voo Stavanger;   |  |

## ANEXO III

**Disposições fiscais****Artigo 1.º**

1 — Sem prejuízo das isenções previstas nos artigos 22.º e 23.º da Convenção, sempre que a Organização, no exercício das suas actividades oficiais, proceda a aquisições importantes de bens ou utilize serviços de valor importante em relação aos quais tenham sido ou venham a ser pagos impostos, direitos ou taxas indirectas (incluindo os impostos, direitos ou taxas cobradas à importação diferentes das mencionadas no n.º 1 do artigo 23.º da Convenção), os Governos dos Estados membros tomam, na medida do possível, as disposições adequadas para anular a incidência desses encargos, quer através do ajustamento das contribuições financeiras pagas à Organização quer através do reembolso

à Organização do montante desses impostos, direitos ou taxas; estes podem igualmente ser objecto de isenção.

2 — No que respeita aos pagamentos feitos pela Organização aos Estados membros a título de investimentos realizados por esses Estados, e na medida em que as despesas correspondentes tenham de ser reembolsadas pela Organização, os referidos Estados deverão assegurar-se de que no extracto de conta que apresentarem à Organização não figuram os impostos, direitos ou taxas de que a Organização teria sido isentada, que lhe seriam reembolsados ou que constituiriam o objecto de um ajustamento das contribuições financeiras pagas à Organização, se a Organização tivesse procedido ela própria a esses investimentos.

3 — As disposições do presente artigo não se aplicam aos impostos, direitos ou taxas cobradas a título de remuneração de serviços de utilidade pública.

#### Artigo 2.º

Os bens adquiridos pela Organização aos quais se aplica o disposto no n.º 1 do artigo 1.º só podem ser vendidos ou cedidos de acordo com as condições fixadas pelos Governos dos Estados interessados.

#### Artigo 3.º

1 — O Director-Geral da Agência e os membros do pessoal da Organização são submetidos a um imposto a favor da Organização, sobre os vencimentos e salários que lhes são pagos pela referida Organização, em conformidade com as regras e as condições definidas pela Assembleia Geral. Os vencimentos e salários são isentos do imposto nacional sobre o rendimento.

Os vencimentos e salários isentos do imposto nacional sobre o rendimento podem, no entanto, ser tidos em conta pelos Estados membros aquando da determinação do montante do imposto aplicável aos outros rendimentos dos beneficiários dos vencimentos e salários.

2 — O disposto no n.º 1 não se aplica às pensões e anuidades pagas pela Organização.

3 — Os nomes, títulos, moradas, remunerações e, se for caso disso, as pensões dos funcionários ou antigos funcionários aos quais são aplicadas as disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo serão comunicados periodicamente aos Estados membros.

#### Artigo 4.º

Para fins de aplicação do presente anexo, a Organização age em concertação com as autoridades responsáveis dos Estados membros interessados.

#### Artigo 5.º

1 — O presente anexo substitui o Protocolo Adicional à Convenção, assinado em Bruxelas, em 6 de Julho de 1970, tal como modificado pelo Protocolo assinado em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1978, por sua vez modificados pelo artigo XXXVIII do Protocolo assinado em Bruxelas, em 12 de Fevereiro de 1981, que emenda a Convenção.

2 — Não obstante as disposições do n.º 1 acima, as obrigações resultantes do artigo 3.º do Protocolo Adicional de 6 de Julho de 1970 continuam a produzir efeitos até ao apuramento completo dos créditos e obrigações.

#### ANEXO IV

### Disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota

#### Artigo 1.º

As Partes Contratantes acordam em continuar a gerir um sistema comum de estabelecimento, facturação e percepção de taxas de rota à razão de uma taxa única por voo e a utilizar para este efeito os serviços do EUROCONTROL.

#### Artigo 2.º

A Organização determina, factura e cobra as taxas de rota imputadas aos utentes dos serviços da navegação aérea de rota sob proposta das Partes Contratantes que participam no Sistema Comum de Taxas de Rota.

#### Artigo 3.º

Em matéria de taxas de rota, o Conselho constitui o órgão responsável pela determinação das modalidades de execução das decisões da Assembleia Geral tomadas no domínio das taxas de rota e pela supervisão das tarefas da Agência neste domínio.

O Conselho deverá, nomeadamente:

- a) Preparar as decisões a tomar pela Assembleia Geral no domínio das taxas de rota;
- b) Determinar a unidade de conta em que as taxas de rota são expressas;
- c) Determinar, em conformidade com as decisões tomadas em virtude do n.º 2 do artigo 6.º da presente Convenção, as condições de aplicação do Sistema, incluindo as condições de pagamento, assim como as taxas unitárias, as tarifas e o seu período de aplicação;
- d) Aprovar os relatórios relativos às actividades do EUROCONTROL em matéria de taxas de rota;
- e) Adoptar o Regulamento Financeiro aplicável ao Sistema de Taxas de Rota;
- f) Aprovar os anexos orçamentais relativos às actividades do EUROCONTROL em matéria de taxas de rota.

#### Artigo 4.º

As taxas de rota que figuram numa factura emitida pela Organização constituem uma taxa única devida por cada voo, que é um crédito único do EUROCONTROL pagável na sua sede.

#### Artigo 5.º

1 — A taxa é devida pela pessoa que explorava a aeronave no momento em que o voo se efectuou. A taxa estabelece um privilégio creditório sobre a aeronave relativamente à qual a taxa é devida, independentemente de quem a explora, se a legislação da Parte Contratante implicada assim o permitir.

2 — Quando um indicativo OACI ou qualquer outro indicativo reconhecido for utilizado para identificar o voo, o EUROCONTROL pode considerar como o operador o organismo que explora a aeronave, ao qual o indicativo foi atribuído ou estiver em curso de atribuição no momento do voo, ou que é identificado no plano de voo depositado, ou que é identificado pela utilização do indicativo OACI ou de qualquer outro indicativo reconhecido nas comunicações com os serviços de controlo do tráfego aéreo, ou por qualquer outro meio.

3 — No caso de a identidade do operador não ser conhecida, o proprietário da aeronave é considerado ser o operador até que prove que outra pessoa tinha essa qualidade.

4 — O operador e o proprietário são solidariamente responsáveis pelo pagamento da taxa se o direito da Parte Contratante implicada assim o permitir.

#### Artigo 6.º

1 — Sempre que o montante devido não tiver sido pago, podem ser tomadas medidas de cobrança coerciva, incluindo, nomeadamente, a retenção ou a venda de aeronave, se a legislação da Parte Contratante onde a aeronave tiver aterrado assim o permitir.

2 — As medidas podem igualmente incluir, a pedido do EUROCONTROL, o reexame por uma Parte Contratante ou qualquer organismo competente, das autorizações administrativas ligadas à actividade de transporte aéreo ou à gestão do tráfego aéreo concedidas a um utente em dívida de pagamento da taxa, se a legislação correspondente assim o permitir.

#### Artigo 7.º

1 — O processo de cobrança coerciva do montante devido é desencadeado quer pelo EUROCONTROL quer, a pedido do EUROCONTROL, por uma Parte Contratante ou por qualquer órgão devidamente autorizado por uma Parte Contratante.

2 — A cobrança coerciva é prosseguida por via judiciária ou por via administrativa.

3 — Cada Parte Contratante dará conhecimento ao EUROCONTROL dos procedimentos aplicáveis nesse Estado bem como das jurisdições ou autoridades administrativas competentes.

#### Artigo 8.º

O processo de cobrança coerciva é interposto no território da Parte Contratante:

- a) Onde o devedor tiver o seu domicílio ou sede;
- b) Onde o devedor tiver um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou sede não se situarem no território de uma Parte Contratante;
- c) Onde o devedor possuir bens, na impossibilidade de aplicação das regras de competência enunciadas nas alíneas a) e b) acima;
- d) Onde o EUROCONTROL tiver a sede, na impossibilidade de aplicação das regras de competência enunciadas nas alíneas a) a c) acima.

#### Artigo 9.º

1 — As disposições dos artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º não excluem que qualquer Parte Contratante, ou qualquer órgão autorizado por uma Parte Contratante, agindo a pedido do EUROCONTROL, possa proceder à cobrança do montante devido através da retenção ou venda forçada de aeronaves, em conformidade com o processo administrativo ou judiciário da Parte Contratante implicada.

2 — O poder de retenção ou venda forçada estende-se aos equipamentos, peças sobresselentes, carburante, materiais e documentos pertencentes à aeronave retida ou vendida.

3 — A validade e o efeito da retenção e da venda forçada são determinados pela legislação da Parte Contratante onde a retenção foi efectuada.

#### Artigo 10.º

O EUROCONTROL tem capacidade para intentar acções junto das jurisdições e das autoridades administrativas competentes dos Estados que não sejam partes na presente Convenção.

#### Artigo 11.º

São reconhecidas e executadas nas outras Partes Contratantes as decisões seguintes tomadas numa Parte Contratante:

- a) As decisões judiciais definitivas;
- b) As decisões administrativas que tenham sido susceptíveis de recurso judicial, mas já não o são, quer porque a instância judicial não admitiu o recurso através de uma decisão definitiva, quer porque o requerente desistiu, quer por expiração do prazo de recurso.

#### Artigo 12.º

As decisões mencionadas no artigo 11.º não são reconhecidas nem executadas nos seguintes casos:

- a) Se a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante de origem não era competente nos termos do artigo 8.º;
- b) Se a decisão for contrária à ordem pública da Parte Contratante requerida;
- c) Se o devedor não tiver sido avisado da decisão administrativa ou da introdução da acção judicial em tempo útil para se defender ou exercer o direito de recurso;
- d) Se uma instância relativa às mesmas taxas de rota, introduzida em primeiro lugar, estiver pendente num tribunal ou autoridade administrativa da Parte Contratante requerida;
- e) Se a decisão for inconciliável com uma decisão relativa às mesmas taxas de rota e tomada na Parte Contratante requerida;
- f) Se, para tomar a sua decisão, a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante de origem tiver, no tratamento de uma questão relativa ao estado ou à capacidade das pessoas físicas, aos regimes matrimoniais, aos testamentos e às sucessões, esquecido uma regra de direito internacional privado da Parte Contratante requerida, a menos que a sua decisão só chegasse ao mesmo resultado se tivessem sido aplicadas as regras de direito internacional privado desta Parte Contratante.

#### Artigo 13.º

As decisões mencionadas no artigo 11.º que tiverem força executória na Parte Contratante de origem são executadas de acordo com a legislação em vigor na Parte Contratante requerida. Sempre que necessário, a decisão será revestida da fórmula executória mediante simples requerimento por uma instância judicial ou uma autoridade administrativa da Parte Contratante requerida.

## Artigo 14.º

1 — O requerimento é acompanhado:

- a) De uma certidão da decisão;
- b) No caso da sentença judicial proferida por falta de contestação, do original ou de uma cópia autenticada de um documento donde conste que o devedor recebeu, em tempo útil, aviso ou notificação do acto introdutório da instância;
- c) No caso de uma decisão administrativa, de um documento que prove que as exigências previstas no artigo 11.º foram satisfeitas;
- d) De qualquer documento que prove que a decisão é executória na Parte Contratante de origem e que o devedor recebeu, em tempo útil, um aviso de decisão.

2 — Uma tradução devidamente autenticada dos documentos será fornecida se a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante requerida o exigir. Não é requerida qualquer legalização ou formalidade análoga.

## Artigo 15.º

1 — O requerimento só pode ser rejeitado por um dos motivos previstos no artigo 12.º Em nenhum caso a decisão poderá ser objecto de revisão quanto ao fundo na Parte Contratante requerida.

2 — O processo relativo ao reconhecimento e à execução da decisão é regulado pela lei da Parte Contratante requerida na medida em que a presente Convenção nada estabeleça em contrário.

## Artigo 16.º

O montante cobrado pelo EUROCONTROL será enviado às Partes Contratantes nas condições estabelecidas por decisão do Conselho.

## Artigo 17.º

Sempre que uma Parte Contratante tenha cobrado um crédito, o montante efectivamente cobrado é remetido imediatamente ao EUROCONTROL que aplicará o procedimento previsto no artigo 16.º As despesas de cobrança incorridas por essa Parte Contratante constituem encargo do EUROCONTROL.

## Artigo 18.º

As autoridades competentes das Partes Contratantes cooperam com o EUROCONTROL no estabelecimento e percepção das taxas de rota.

## Artigo 19.º

Se o Conselho decidir por unanimidade abandonar a cobrança de uma taxa, as Partes Contratantes interessadas podem tomar todas as medidas que julgarem adequadas. Nesse caso, as disposições da presente Convenção relativas à cobrança coerciva, ao reconhecimento e à execução das decisões deixam de ser aplicáveis.

## Comissão Permanente

## Revisão da Convenção EUROCONTROL

Os membros da Comissão Permanente encontrarão, em anexo, para aprovação e transmissão, para assinatura, na Conferência Diplomática:

- Uma resolução que convida os Estados membros a ratificar o Protocolo em tempo oportuno (anexo 1);
- Uma resolução relativa à implementação antecipada do Protocolo (anexo 2);
- Uma declaração conjunta sobre o projecto de regulamento EUROCONTROL sobre a protecção dos dados (anexo 3);
- Um protocolo adicional referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 pelo anexo IV à Convenção revista (anexo 4).

Note-se que uma terceira resolução relativa à adesão da Comunidade Europeia poderia ser redigida na sequência da reunião do Conselho dos Transportes da União Europeia em 18 e 19 de Junho de 1997, e submetida à assinatura da Conferência Diplomática.

## ANEXO I

**Resolução que convida os Estados membros a ratificar o Protocolo em tempo oportuno**

A Conferência dos Plenipotenciários da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Bélgica, da República da Bulgária, da República de Chipre, da República da Croácia, do Reino da Dinamarca, do Reino de Espanha, da República Francesa, do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, da República Helénica, da República da Hungria, da Irlanda, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, da República de Malta, do Principado do Mónaco, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, da Roménia, da República Eslovaca, da República da Eslovénia, do Reino da Suécia, da Confederação Suíça, da República Checa e da República da Turquia:

Reunida em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, a fim de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo adoptado o referido Protocolo por unanimidade;

Considerando que é altamente conveniente que o referido Protocolo entre em vigor com a maior brevidade possível:

Solicita a todas as Partes Contratantes que ratifiquem, aceitem ou aprovem, o mais rapidamente possível, o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Convida o Director-Geral do EUROCONTROL a tomar todas as disposições de ordem prática, em cooperação com as Partes Contratantes, para fornecer, se for caso disso, a assistência necessária no âmbito do processo de ratificação, de aceitação ou de aprovação do referido Protocolo.

## ANEXO 2

**Resolução Relativa à Implementação Antecipada do Protocolo**

A Conferência dos Plenipotenciários da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Bélgica, da República da Bulgária, da República de Chipre, da República da Croácia, do Reino da Dinamarca, do Reino de Espanha, da República Francesa, do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, da República Helénica, da República da Hungria, da Irlanda, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, da República de Malta, do Principado do Mónaco, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, da Roménia, da República Eslovaca, da República da Eslovénia, do Reino da Suécia, da Confederação Suíça, da República Checa e da República da Turquia:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 a fim de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo tomado nota das decisões adoptadas pelos Ministros dos Transportes dos Estados membros da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), aquando da reunião que teve lugar em Copenhaga em 14 de Fevereiro de 1997 sobre a Estratégia da CEAC;

Tendo notado que os Ministros dos Transportes da CEAC convidaram a Comissão Permanente do EUROCONTROL a prever as disposições necessárias a tomar com vista à implementação antecipada da Convenção EUROCONTROL revista, tal como proposto na Estratégia da CEAC;

Reconhecendo a necessidade de proceder a uma implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista para confiar à Organização EUROCONTROL, e mais particularmente à sua Agência, o papel e as atribuições previstos na Estratégia da CEAC e na Convenção revista; Reiterando o seu empenhamento em implementar, através das disposições da Convenção revista e em estreita colaboração com todas as partes interessadas, um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo seguro e eficaz, bem como um sistema comum de taxas de rota igualmente eficaz;

convida todas as Partes Contratantes a envidar os esforços necessários com vista à implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista.

## ANEXO 3

**Declaração Conjunta sobre o Projecto de Regulamento EUROCONTROL sobre a Protecção dos Dados**

A Conferência dos Plenipotenciários da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Bélgica, da República da Bulgária, da República de Chipre, da República da Croácia, do Reino da Dinamarca, do Reino de Espanha, da República Francesa, do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, da República Helénica, da República da Hungria, da Irlanda, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, da República de Malta, do Principado do Mónaco, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, da Roménia, da Repú-

blica Eslovaca, da República da Eslovénia, do Reino da Suécia, da Confederação Suíça, da República Checa e da República da Turquia:

Reunida em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 a fim de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL»;

Tendo tomado nota do projecto de Regulamento EUROCONTROL relativo à protecção dos dados;

faz a declaração conjunta seguinte:

Os Estados Signatários comprometem-se a tomar todas as disposições para que o Conselho aprove, o mais rapidamente possível, um regulamento interno relativo à protecção dos dados da Organização EUROCONTROL.

## ANEXO 4

**Protocolo adicional referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 pelo anexo IV («Disposições relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota») à Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», consolidada pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997.**

A República Federal da Alemanha, a República da Áustria, o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República de Chipre, a República da Croácia, o Reino da Dinamarca, o Reino de Espanha, a República Francesa, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, a República Helénica, a República da Hungria, a Irlanda, a República Italiana, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República de Malta, o Principado do Mónaco, o Reino da Noruega, o Reino dos Países Baixos, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslováquia, a República da Eslovénia, o Reino da Suécia, a Confederação Suíça, a República Checa e a República da Turquia, a seguir denominadas «as Partes Contratantes Nacionais», e a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, a seguir denominada «EUROCONTROL»:

Tendo em conta a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea EUROCONTROL emendada em Bruxelas em 1981, e nomeadamente o n.º 3 do artigo 6.º, o n.º 2 do artigo 7.º os seus artigos 11.º e 12.º;

Tendo em conta a Medida n.º 85/43 tomada pela Comissão Permanente do EUROCONTROL em ... de ... de 1997 relativa à conclusão do presente Protocolo adicional;

Considerando que as Partes Contratantes Nacionais assinam nesta data um protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960 na sequência das diversas modificações introduzidas (a seguir denominado «o Protocolo»);

Considerando que o EUROCONTROL é, com as Partes Contratantes Nacionais, Parte no Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 (a seguir denominado «o Acordo Multilateral»);

Considerando, no entanto, que o Protocolo só é aberto à assinatura das Partes Contratantes

Nacionais e dos outros Estados convidados a participar na Conferência Diplomática durante a qual foi adoptado e de qualquer Estado autorizado a assiná-lo pela Comissão Permanente do EUROCONTROL;

Considerando que, em conformidade com o artigo IV do Protocolo, a partir da entrada em vigor deste último, o Acordo Multilateral é revogado e substituído pelas disposições pertinentes da versão consolidada do texto da Convenção anexo ao Protocolo, incluindo o seu anexo IV; Considerando que uma tal substituição só é possível mediante consentimento de todas as Partes;

acordaram nas disposições seguintes:

#### Artigo 1.º

A partir da entrada em vigor do Protocolo de 27 de Junho de 1997 que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL» de 13 de Dezembro de 1960 na sequência das diversas modificações introduzidas, o Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 é revogado.

#### Artigo 2.º

O Governo do Reino da Bélgica registará o presente Protocolo adicional junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, em conformidade com o disposto no artigo 102.º da Carta das Nações Unidas e junto do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, em conformidade com o artigo 83.º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

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 Protocolo adicional.

Feito em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa, norueguesa, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca, em exemplar único que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia autêntica aos Governos dos outros Estados Signatários. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos:

Pela República da Alemanha:

Pela República da Áustria:

Pelo Reino da Bélgica:

Pela República da Bulgária:

Pela República de Chipre:

Pela República da Croácia:

Pelo Reino da Dinamarca:

Pelo Reino de Espanha:

Pela República Francesa:

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:

Pela República Helénica:

Pela República da Hungria:

Pela Irlanda:

Pela República Italiana:

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:

Pela República de Malta:

Pelo Principado do Mónaco:

Pelo Reino da Noruega:

Pelo Reino dos Países Baixos:

Pela República Portuguesa:

Pela Roménia:

Pela República da Eslováquia:

Pela República da Eslovénia:

Pelo Reino da Suécia:

Pela Confederação Suíça:

Pela República Checa:

Pela República da Turquia:

Pelo EUROCONTROL: