

N° 4795

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

portant approbation

- de 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 suite aux différentes modifications intervenues
- du Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues
- du 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 signés à Bruxelles, le 27 juin 1997

* * *

*(Dépôt: le 4.5.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.4.2001)	2
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	3
4) 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	6
5) Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues	30
6) 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	67
7) Avis du Conseil d'Etat (27.3.2001).....	74

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation

- de 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 suite aux différentes modifications intervenues
- du Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues
- du 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 signés à Bruxelles, le 27 juin 1997.

Palais de Luxembourg, le 25 avril 2001

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Sont approuvés

- 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 suite aux différentes modifications intervenues
- 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
- le 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 signés à Bruxelles, le 27 juin 1997.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Lors d'une conférence diplomatique qui s'est tenue le 27 juin 1997 à Bruxelles ont été signés le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ du 13 décembre 1960 et ses annexes suite aux différentes modifications intervenues, ensemble avec le 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.

*

SITUATION INITIALE ET EVOLUTION

La mission du service de la navigation aérienne consiste à garantir un écoulement sûr, régulier, efficace et économique du trafic aérien. L'espace aérien européen se caractérise par son exigüité et la densité élevée du trafic qui s'y déroule. La forte croissance de ce dernier au cours des décennies passées a nécessité une augmentation de la capacité du contrôle aérien. Pour pouvoir maîtriser cette expansion sur le plan européen, il a fallu créer une harmonisation aussi cohérente que possible entre les Etats, d'où la mise en place d'une organisation au niveau européen en charge de la sécurité de la navigation aérienne par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ signée à Bruxelles, le 13 décembre 1960, modifiée par le Protocole du 6 juillet 1970, lui-même modifié par le Protocole du 21 novembre 1978 et amendée par le Protocole du 12 février 1981. Ladite Convention visait principalement à organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace supérieur des Etats signataires. En outre, Eurocontrol aurait pris en charge, pour les Etats qui l'auraient souhaité, le contrôle aérien dans tout ou partie de leur espace inférieur, cependant au vu de certaines réticences exprimées les Etats membres de l'espace ont limité l'application de la Convention en ce qui concerne les activités opérationnelles.

Cela a conduit les Etats membres à recentrer la Convention sur les activités d'étude, de recherche et de coordination, plutôt que sur des activités de contrôle aérien, tout en laissant à l'organisation la possibilité d'exercer des responsabilités opérationnelles directes à la demande expresse des Etats membres ou de pays tiers.

Le 12 février 1981, la Convention fut modifiée en conséquence. La diminution de facto du rôle opérationnel de l'organisation fut entériné, mais on en renforça les tâches de recherche et de suivi. Le principal objectif de la Convention modifiée fut désormais: „... de poursuivre et de renforcer la coopération entre les Etats dans le cadre d'Eurocontrol, notamment par l'élaboration d'objectifs communs à long terme et de plans à moyen terme, en consultation avec les usagers des services de navigation aérienne, en vue d'assurer l'efficacité maximale au moindre coût de la fourniture des services de navigation aérienne.“

*

MOTIFS D'UNE NOUVELLE MODIFICATION DE LA CONVENTION

L'expansion considérable du trafic aérien, qui persiste depuis la fin des années 80 en Europe, et la déréglementation de ce secteur dans l'Union européenne ont mis en lumière les limites de la coordination des systèmes européens de contrôle du trafic aérien. La coopération actuelle ne suffit plus pour accroître la capacité de l'espace aérien européen, accroissement rendu pourtant nécessaire par l'augmentation constante du trafic et, partant, par les retards de plus en plus fréquents qui en découlent.

Les principales raisons qui justifient une révision de la Convention peuvent être résumées comme suit:

- En premier lieu, il est nécessaire de conférer à Eurocontrol un nouveau cadre institutionnel et juridique, à la fois plus solide et plus simple, correspondant aux activités actuelles et futures de l'Organisation et lui permettant de jouer son rôle, qui est gérer de manière satisfaisante les grands programmes européens de navigation aérienne dans le contexte politique défini par les Etats.

De fait, la Convention actuelle ne fait nulle part référence aux activités de gestion des courants de trafic, d'harmonisation et d'intégration de la gestion de la circulation aérienne ou de gestion du trafic aérien au voisinage des aéroports, ou à l'aide de satellites, lesquelles correspondent cependant à des activités actuelles ou à de possibles activités futures de l'Organisation.

- Ensuite, il est urgent d'améliorer le processus décisionnel au sein de l'Organisation, l'objectif étant d'appliquer à la quasi-totalité des décisions de cette dernière le principe du vote de la majorité et de garantir le respect des règles, normes et spécifications élaborées.

Des dispositions particulières ont toutefois été introduites pour protéger les intérêts vitaux des Etats, par ailleurs, l'Organisation consultera les associations d'utilisateurs préalablement à toute décision sur les questions revêtant un intérêt spécifique pour ces dernières.

- Enfin, il importe que les Etats européens confirment Eurocontrol dans son rôle d'organisation européenne disposant des compétences et des moyens requis pour concevoir des programmes complexes d'amélioration de la circulation aérienne en Europe et en superviser la réalisation. Pour éviter les doubles emplois au niveau européen, l'Organisation doit offrir un cadre de travail adapté à l'ensemble des intervenants, à savoir les Etats membres et coopérants, l'Union européenne, les organisations internationales compétentes et les associations d'utilisateurs reconnues.

*

PRINCIPALES MODIFICATIONS PAR RAPPORT A LA CONVENTION ACTUELLE

Les tâches de l'organisation sont reformulées. Désormais, elles sont axées délibérément sur l'harmonisation et l'intégration des systèmes de contrôle aérien européens et liées, sur le plan financier, à la fixation d'une politique commune dans le domaine des redevances de route. Elles définissent des stratégies et des programmes ayant pour but de développer la capacité nécessaire pour répondre aux exigences de tous les usagers civils et militaires d'une manière économiquement efficace, tout en maintenant le niveau de sécurité requis. La souveraineté de chaque Etat est renforcée avec la volonté de prendre en compte les impératifs militaires dans tous les développements futurs.

En lieu et place des deux organes actuels de l'Organisation, à savoir la „Commission permanente de la navigation aérienne“ et l'„Agence pour la navigation aérienne“, trois nouveaux organes sont créés:

- un organe politique suprême (l'Assemblée générale): les ministres des Transports et de la Défense auront la responsabilité de définir la politique générale de l'Organisation;
- un organe d'orientation et de supervision des activités de l'Organisation (le Conseil): les représentants des Parties contractantes au niveau des directeurs généraux de l'aviation civile seront chargés de fixer des objectifs, de résoudre les conflits de priorité et de superviser les activités d'Eurocontrol. Le conseil sera assisté par deux organes indépendants qui lui rendront compte – une Commission d'examen des performances et une Commission de réglementation de la sécurité – ainsi que par un Comité permanent d'interface civile et militaire et un Comité de vérification des comptes placés sous son autorité directe et auxquels il pourra déléguer certains pouvoirs;
- une Agence placée sous l'autorité directe du directeur général, dont l'autonomie de gestion sera renforcée; des groupes de travail, groupes spécialisés ou équipes composées d'experts nationaux et de spécialistes d'Eurocontrol pourraient, le cas échéant, seconder l'Agence dans ses tâches.

*

CONTENU DES ANNEXES A LA CONVENTION

Le statut juridique des dispositions liées à la Convention est renforcé par le fait que celles-ci sont fixées dans des annexes et ne peuvent être modifiées que dans les mêmes conditions que la Convention.

- L'annexe I a trait aux fonctions de l'Agence, à la gestion de ses ressources et à la définition des textes d'application et des procédures liées à cette gestion, ce texte est grandement simplifié dans sa rédaction par rapport au texte de 1981 et accorde davantage d'autonomie au directeur général.
- L'annexe II délimite les Régions d'information de vol dans lesquelles s'applique la Convention (comme dans le texte de 1981).

- L'annexe III reprend telles quelles l'ensemble des dispositions fiscales figurant dans les protocoles antérieurs du 6 juillet 1970 et 21 novembre 1978.
- L'annexe IV a trait aux dispositions relatives au fonctionnement du système commun d'établissement et de perception de redevances de route. Cette annexe, qui s'appuie sur les dispositions relatives à la politique commune en la matière incluses dans le corps de la Convention, traite des aspects techniques de la perception, par l'Organisation, de redevances auprès des usagers de l'espace aérien pour le compte des Etats membres. Si l'intention est de confier à l'Organisation la perception des redevances de route pour le compte de l'ensemble de ses Etats membres, il demeurera possible pour un Etat membre de se dégager de l'Annexe, pour des raisons spécifiques, et de percevoir lui-même ses redevances, mais cet Etat restera alors tenu d'appliquer la politique commune en matière de redevances. La perception des redevances est confiée à Eurocontrol, dont les moyens juridiques de recouvrement sont renforcés par une disposition prévoyant expressément le recours à la procédure de rétention ainsi qu'un droit d'initiative en matière de recouvrement forcé dans certains Etats.

*

POSSIBILITE D'UNE ADHESION DE L'UNION EUROPEENNE

De par l'ajout d'un nouvel article (article 40) la Convention est désormais ouverte à l'adhésion d'organisations régionales d'intégration économique.

Les conditions d'une telle adhésion doivent être fixées entre les Parties contractantes et les organisations concernées dont sont membres un ou plusieurs Etats signataires, et consignées dans un protocole additionnel à la Convention.

La Convention prévoit donc expressément la possibilité d'une adhésion de l'Union européenne en complément de ses Etats membres.

En effet dans certains domaines de la gestion du trafic aérien (élaboration des normes, recherche et développement, réseaux de transport transeuropéens), l'Union européenne a une compétence exclusive.

C'est pourquoi les Etats membres de l'Union européenne qui sont également membres d'Eurocontrol avaient déclaré lors de la signature du Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ que cette signature n'affecterait 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.

En effet les Etats membres qui contracteraient des obligations légales dans des domaines relevant de la compétence exclusive de la Communauté par suite de la ratification et de l'entrée en vigueur de la convention Eurocontrol révisée en dehors du cadre communautaire violerait les règles de droit communautaire. Il est prévu que les Etats membres attendent la conclusion du protocole d'adhésion avant de déposer leurs instruments de ratification de la Convention révisée.

Actuellement les travaux préparatoires pour le protocole d'adhésion de l'Union européenne sont pratiquement terminés.

*

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 PLENIPOTENTIAIRES:

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 de 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 1981, 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 oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre anticipée de la Convention EUROCONTROL révisée, comme il est proposé dans la Stratégie de la CEAC;

Constatant qu'une mise en oeuvre 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'oeuvrer, dans toute la mesure possible, à la mise en oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre 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.

*Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne*



*Für die Republik Österreich
Pour la République d'Autriche*



*Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien*



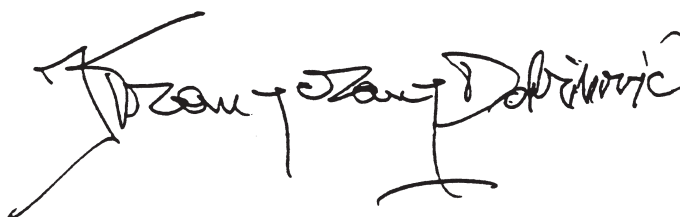
За Република България
Pour la République de Bulgarie



Για την Κυπριακή Δημοκρατία
Pour la République de Chypre



za Republiku Hrvatsku
Pour la République de Croatie



For Kongeriget Danmark
Pour le Royaume du Danemark



Por el Reino de España
Pour le Royaume d'Espagne



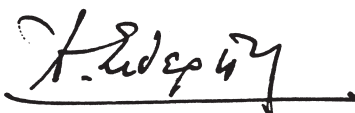
Pour la République française



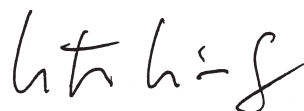
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord



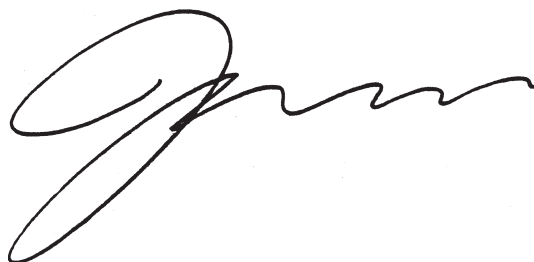
Για την Ελληνική Δημοκρατία
Pour la République hellénique



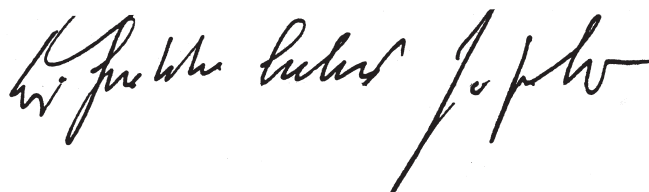
*a Magyar Köztársaság részéről
Pour la République de Hongrie*



*For Ireland
Pour l'Irlande*



*Per la Repubblica italiana
Pour la République italienne*



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



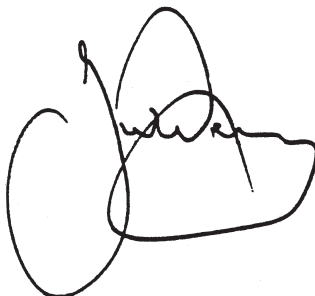
*For the Republic of Malta
Pour la République de Malte*



*For Kongeriket Norge
Pour le Royaume de Norvège*



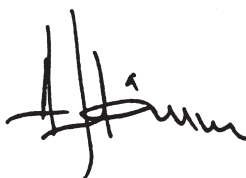
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Pour le Royaume des Pays-Bas*

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

*Pela República Portuguesa
Pour la République portugaise*

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'J' and followed by several loops and a long horizontal stroke.

Pour la Roumanie

A handwritten signature in black ink, featuring a large 'H' and several loops.

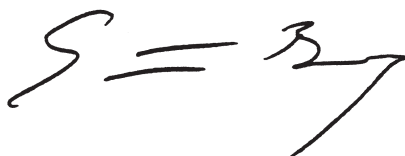
*za Slovenskú republiku
Pour la République slovaque*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'A' and several loops.

*za Republiko Slovenijo
Pour la République de Slovénie*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'S' and several loops.

*På Kungariket Sveriges vägnar
Pour le Royaume de Suède*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'S' and several loops.

*Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
Pour la Confédération suisse
Per la Confederazione elvetica*



*Jménem České republiky
Pour la République tchèque*



*Türkiye Cumhuriyeti adına
Pour la République de Turquie*



Pour la Principauté de Monaco



*

AMENDEMENTS APPORTES PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE DU 27 JUIN 1997

Article I

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „EURO-CONTROL“ 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 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 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 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.*

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 oeuvre 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 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 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 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 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 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, au 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:*

<i>Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes</i>	<i>Nombre de voix</i>
<i>Inférieur à 1%.....</i>	<i>1</i>
<i>De 1 à moins de 2 %.....</i>	<i>2</i>
<i>De 2 à moins de 3 %.....</i>	<i>3</i>
<i>De 3 à moins de 4½ %.....</i>	<i>4</i>
<i>De 4½ à moins de 6 %.....</i>	<i>5</i>
<i>De 6 à moins de 7½ %.....</i>	<i>6</i>
<i>De 7½ à moins de 9 %.....</i>	<i>7</i>
<i>De 9 à moins de 11 %.....</i>	<i>8</i>
<i>De 11 à moins de 13 %.....</i>	<i>9</i>
<i>De 13 à moins de 15 %.....</i>	<i>10</i>
<i>De 15 à moins de 18 %.....</i>	<i>11</i>
<i>De 18 à moins de 21 %.....</i>	<i>12</i>
<i>De 21 à moins de 24 %.....</i>	<i>13</i>
<i>De 24 à moins de 27 %.....</i>	<i>14</i>
<i>De 27 à moins de 30 %.....</i>	<i>15</i>
<i>30%.....</i>	<i>16</i>

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 auxdites 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.*
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 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 1 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 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'information 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.

*

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,

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 juridiques 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 „EURO-CONTROL“ 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 1991.

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 Protocole, 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

A 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

A 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.

*Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne*



*Für die Republik Österreich
Pour la République d'Autriche*



*Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien*



За Република България
Pour la République de Bulgarie



Για την Κυπριακή Δημοκρατία
Pour la République de Chypre

za Republiku Hrvatsku
Pour la République de Croatie

For Kongeriget Danmark
Pour le Royaume du Danemark

Por el Reino de España
Pour le Royaume d'Espagne

Pour la République française

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Για την Ελληνική Δημοκρατία
Pour la République hellénique

*a Magyar Köztársaság részéről
Pour la République de Hongrie*

*For Ireland
Pour l'Irlande*

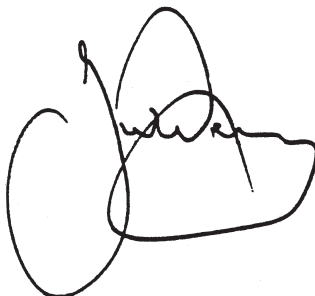
*Per la Repubblica italiana
Pour la République italienne*

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

*For the Republic of Malta
Pour la République de Malte*

*For Kongeriket Norge
Pour le Royaume de Norvège*

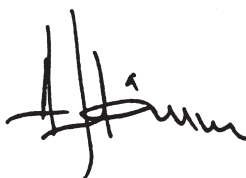
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Pour le Royaume des Pays-Bas*

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

*Pela República Portuguesa
Pour la République portugaise*

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'J' and followed by several loops and a long horizontal stroke.

Pour la Roumanie

A handwritten signature in black ink, featuring a large 'H' and several loops.

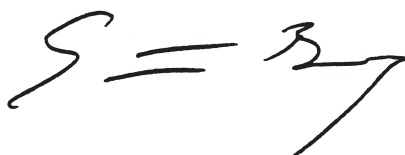
*za Slovenskú republiku
Pour la République slovaque*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'A' and several loops.

*za Republiko Slovenijo
Pour la République de Slovénie*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'S' and several loops.

*På Kungariket Sveriges vägnar
Pour le Royaume de Suède*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'S' and several loops.

*Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
Pour la Confédération suisse
Per la Confederazione elvetica*



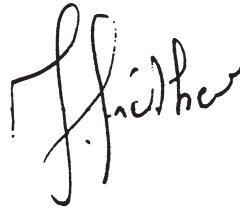
*Jménem České republiky
Pour la République tchèque*



*Türkiye Cumhuriyeti adına
Pour la République de Turquie*



Pour la Principauté de Monaco



*

VERSION COORDONNEE

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

DISPOSITIF COORDONNE 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 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 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 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.
2. Elles instituent à cet effet une „Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)“, ci-après dénommée „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 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'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 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;
 - (b) 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), (1) et (m) du paragraphe 2 de l'article 7, au 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 appor-

tées 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 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 11

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

<i>Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes</i>	<i>Nombre de voix</i>
<i>Inférieur à 1%.....</i>	<i>1</i>
<i>De 1 à moins de 2 %.....</i>	<i>2</i>
<i>De 2 à moins de 3 %.....</i>	<i>3</i>
<i>De 3 à moins de 4½ %.....</i>	<i>4</i>
<i>De 4½ à moins de 6 %.....</i>	<i>5</i>
<i>De 6 à moins de 7½ %.....</i>	<i>6</i>
<i>De 7½ à moins de 9 %.....</i>	<i>7</i>
<i>De 9 à moins de 11 %.....</i>	<i>8</i>
<i>De 11 à moins de 13 %.....</i>	<i>9</i>
<i>De 13 à moins de 15 %.....</i>	<i>10</i>
<i>De 15 à moins de 18 %.....</i>	<i>11</i>
<i>De 18 à moins de 21 %.....</i>	<i>12</i>
<i>De 21 à moins de 24 %.....</i>	<i>13</i>
<i>De 24 à moins de 27 %.....</i>	<i>14</i>
<i>De 27 à moins de 30 %.....</i>	<i>15</i>
<i>30%.....</i>	<i>16</i>

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'observation 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'observation 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 pourront 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'assurer 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 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 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 auxdites 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 à 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 sauvegarder 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 énoncées par la Convention ou fixées 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 oeuvre.
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 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 efficacement 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 A 1 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 (1) 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 Slovénie

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 SYSTEME 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 au 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 administrative 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 légalisation 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 reconnaissance 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 Roumanie,

La République slovaque,

La République de Slovénie,

Le Royaume de Suède,

La Confédération suisse,

La République tchèque,

La République de Turquie,

Ci-après dénommées „les Parties contractantes nationales“,

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 No 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.

*Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne*



*Für die Republik Österreich
Pour la République d'Autriche*



*Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien*



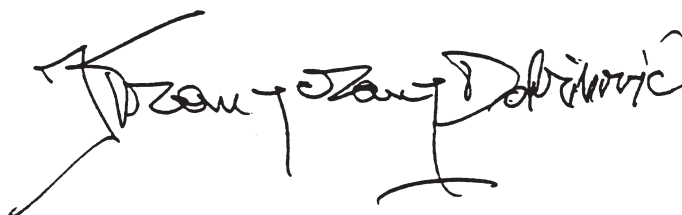
За Република България
Pour la République de Bulgarie



Για την Κυπριακή Δημοκρατία
Pour la République de Chypre



za Republiku Hrvatsku
Pour la République de Croatie



*For Kongeriget Danmark
Pour le Royaume du Danemark*



*Por el Reino de España
Pour le Royaume d'Espagne*



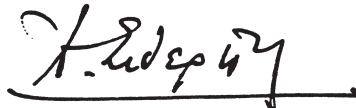
Pour la République française



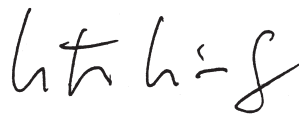
*For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*



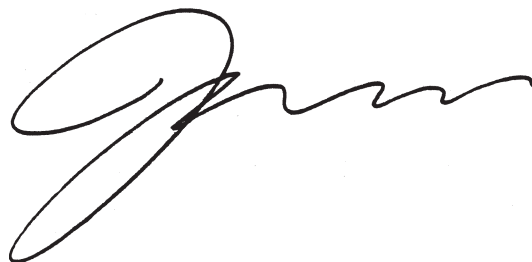
*Για την Ελληνική Δημοκρατία
Pour la République hellénique*



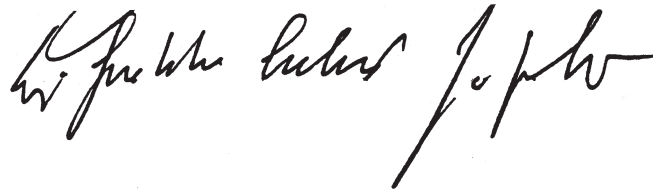
*a Magyar Köztársaság részéről
Pour la République de Hongrie*



*For Ireland
Pour l'Irlande*



*Per la Repubblica italiana
Pour la République italienne*



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



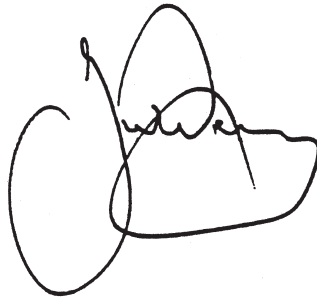
*For the Republic of Malta
Pour la République de Malte*



*For Kongeriket Norge
Pour le Royaume de Norvège*



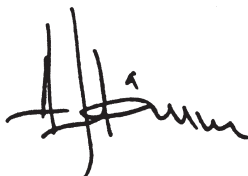
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Pour le Royaume des Pays-Bas*



*Pela República Portuguesa
Pour la République portugaise*



Pour la Roumanie



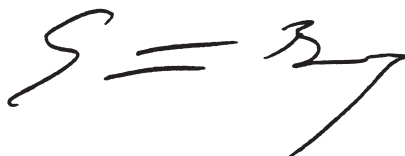
*za Slovenskú republiku
Pour la République slovaque*



*za Republiko Slovenijo
Pour la République de Slovénie*



*På Kungariket Sveriges vägnar
Pour le Royaume de Suède*



*Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
Pour la Confédération suisse
Per la Confederazione elvetica*



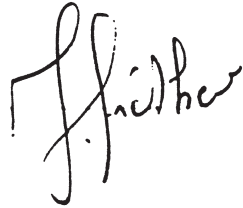
*Jménem České republiky
Pour la République tchèque*



*Türkiye Cumhuriyeti adına
Pour la République de Turquie*



Pour la Principauté de Monaco



Für EUROCONTROL
Pour EUROCONTROL
Voor EUROCONTROL
3a EUROCONTROL
Για την EUROCONTROL
za EUROCONTROL
For EUROCONTROL
Por EUROCONTROL
a EUROCONTROL
Per EUROCONTROL
Pela EUROCONTROL
På EUROCONTROLs vägnar
Jménem EUROCONTROL
EUROCONTROL adina



*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(27.3.2001)

En date du 30 octobre 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait transmettre au Conseil d'Etat pour avis le projet de loi sous rubrique. Le texte du projet, ne comportant qu'un seul article, était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que du texte des Actes à approuver.

Le projet de loi vise à approuver trois actes distincts signés à Bruxelles, le 27 juin 1997. Ces actes ont été négociés par les 27 parties contractantes adhérant à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL. Il s'agit de l'Acte final de la Conférence diplomatique sur le Protocole coordonnant ladite Convention internationale du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues. L'Acte final contient une série de déclarations unilatérales ainsi que des résolutions de la Conférence concernant l'entrée en vigueur du Protocole et de la révision de la Convention. Les deux déclarations communes s'appliquent, l'une, à la protection des données et, l'autre, à la mise en oeuvre d'une mission d'audit de l'Agence Eurocontrol. Le Protocole additionnel abroge l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981. Cette abrogation intervient à partir de l'entrée en vigueur du Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „EUROCONTROL“. Celui-ci apporte une série d'amendements à la Convention qui ont été signés par la Conférence diplomatique du 27 juin 1997.

Le Conseil d'Etat partage entièrement l'analyse développée dans l'exposé des motifs qui souligne l'importance du rôle d'Eurocontrol pour assurer, au niveau européen, une meilleure organisation du contrôle aérien. La forte croissance du trafic aérien a entraîné une densité du trafic qui à certains moments crée des retards de plus en plus importants, mais risque aussi, à défaut d'une meilleure coopération européenne, de réduire la sécurité. L'objectif initial d'Eurocontrol, qui incluait des activités opérationnelles dans le domaine du contrôle aérien, n'a d'ailleurs pas été atteint.

Les amendements adoptés visent à renforcer le cadre institutionnel et à faciliter la prise de décision, dont il faut se féliciter.

Les quatre annexes relatives aux statuts de l'Agence, aux régions d'information de vol, aux dispositions fiscales ainsi qu'aux dispositions relatives au système commun de redevances de route sont jointes à la Convention, dont ils font partie intégrante, ce qui renforce leur statut juridique.

A noter également que le nouvel article 40 permet l'adhésion des organisations régionales d'intégration économique, ce qui permettra l'adhésion de la Communauté européenne qui en matière de transport aérien a des compétences propres.

Etant donné que notre pays s'est engagé avec les autres Parties Contractantes de ratifier, d'accepter ou d'approuver dans les meilleurs délais le Protocole, le Conseil d'Etat recommande l'adoption du présent projet de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 27 mars 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

