

N° 6303

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010

* * *

*(Dépôt: le 4.7.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.6.2011).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse.....	5

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010.

Château de Berg, le 22 juin 2011

Le Ministre des Affaires étrangères,
Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Est approuvé le Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010.

*

EXPOSE DES MOTIFS

De prime abord, il s'avère utile de mentionner que le traité dont question est basé avant tout sur le concept de FAB (*Functional Airspace Block – bloc d'espace aérien fonctionnel*) qui est un concept consistant à repérer des éléments déterminants pour développer la coopération entre prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les performances et de créer des synergies.

Le premier paquet législatif pour la réalisation du „*Ciel Unique Européen*“ a été adopté en 2004. Les Etats membres de la Communauté européenne ont engagé la restructuration de leur espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels, avec pour objectif une gestion de l'espace aérien plus intégrée. En particulier, la définition des routes et la fourniture des services ne seraient plus contraintes par les frontières nationales.

Le second paquet du „*Ciel Unique Européen*“ renforce le concept des FAB et prévoit leur mise en oeuvre au plus tard le 4 décembre 2012. Ces dernières années, neuf initiatives ont été lancées en vue de créer des FAB en Europe, parmi lesquelles le FAB „*Europe Central*“ (FABEC).

Avec un espace aérien accueillant 55% de tout le trafic aérien européen, le projet FABEC lancé par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, est de loin le plus important de ces projets. Sa position géographique en fait la clé charnière dans la future réorganisation de l'espace aérien et de la gestion du trafic aérien en Europe.

La moitié de tous les vols en Europe passent par cette région, au coeur du continent européen. L'Espace aérien de cette région se caractérise par des trafics aériens civils et militaires étroitement entrelacés et des volumes de trafic en croissance.

Les experts ont calculé qu'en 2018, le nombre des vols civils et militaires dans ces six pays devrait avoir cru de près de 50%.

Le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“) stipule en son article 5 paragraphe 1 que:

„En vue de permettre une capacité et une efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de maintenir un niveau élevé de sécurité, l'espace aérien supérieur est reconfiguré en blocs d'espace aériens.“

Le règlement (CE) No 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) No 549/2004, (CE) No 550/2004, (CE) No 551/2004 et (CE) No 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen apporte l'amendement suivant:

„Au plus tard le 4 décembre 2012, les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les Etats membres coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible, en particulier les Etats membres créant des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins, afin de se conformer à cette disposition. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.“

L'espace aérien relevant de la responsabilité des Etats suivants: Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse (ci-après dénommés „les six Etats“) est l'une des zones de circulation aérienne les plus complexes d'Europe.

La gestion du trafic aérien (ATM – *Air Traffic Management*) d'avantage intégrée constitue une étape essentielle pour répondre aux futurs besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone.

Un bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB – *Functional Airspace Block*) offre un moyen important d'optimiser l'exploitation de l'espace aérien, eu égard à la circulation aérienne civile et militaire effective, indépendamment des frontières nationales existantes. Un FAB se justifie par la valeur ajoutée globale qu'il apporte, notamment l'utilisation optimale des ressources financières, techniques, environnementales et humaines.

Par la suite, les six Etats ont étudié, dans le cadre de l'initiative „*Ciel unique européen*“ (SES – *Single European Sky*), la faisabilité générale d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

Les représentants civils et militaires des six Etats et les prestataires militaires et civils de services de navigation aérienne, à savoir l'Administration de la navigation aérienne, Belgocontrol, la Deutsche Flugsicherung, Direction des services de la navigation aérienne, Luchtverkeersleiding Nederland, le centre EUROCONTROL de Maastricht et Skyguide, ont décidé d'engager une étude de faisabilité sur un FAB „Europe centrale“ (ci-après dénommé „FABEC“) englobant l'espace aérien relevant de la responsabilité des six Etats. Cette étude de faisabilité, menée par les prestataires de services de navigation aérienne, a été présentée en date du 26 juin 2008 et adoptée ensuite par les six Etats.

Par une déclaration commune d'intention, les représentants civils et militaires des gouvernements des six Etats, ci-après dénommés les „*signataires*“, en tenant compte des conclusions de l'étude de faisabilité FABEC et de l'analyse coûts-avantages afférente, ont décidé:

- de préparer conjointement l'édification et la mise en oeuvre d'un FAB englobant l'espace aérien relevant de la responsabilité des six Etats et;
- d'intensifier leurs activités en vue de finaliser un accord-cadre relatif au FABEC, ci-après dénommé „accord FABEC“.

La création et la mise en oeuvre consécutive du FABEC devraient répondre à des objectifs et principes stratégiques clairs, exposés ci-dessous:

- a. Pour réaliser les objectifs ambitieux définis pour les FAB dans le cadre du Ciel unique, le système actuel des services de navigation aérienne (ANS) devrait évoluer, au sein du FABEC, vers un système globalement harmonisé, transparent et progressivement intégré.
- b. L'objectif des Signataires est d'atteindre une performance optimale du système ATM dans l'espace aérien des six Etats. Le terme „*performance*“ porte sur la sécurité, la viabilité environnementale (notamment les émissions gazeuses et les nuisances sonores), la capacité, l'efficacité économique, l'efficacité des vols et l'efficacité des missions militaires (entraînement et opérations).
- c. Pour atteindre cet objectif, les Signataires s'attacheront à instaurer une organisation de l'espace aérien, une gestion de l'espace aérien et un contrôle de la circulation aérienne homogènes au sein du FABEC. L'espace aérien couvert par le FABEC sera perçu comme un continuum par les usagers, grâce à une fourniture de services de navigation aérienne sans solution de continuité.
- d. Le cadre juridique et politico-économique des différents Etats FABEC devrait faciliter, étayer et renforcer cette évolution majeure d'un système à ce jour essentiellement national vers un environnement ANS efficace, performant et orienté clients dans un contexte multilatéral.
- e. Le FABEC devrait suivre un processus d'amélioration continue, de renforcement de la coopération et de défragmentation au niveau de l'espace aérien et du système ATM. L'accord FABEC devrait permettre et faciliter ce processus, qui nécessite l'engagement des Signataires, des ANSPs et des usagers de l'espace aérien.
- f. La souveraineté des six Etats dans leur espace aérien national n'est pas remise en question. Chaque Etat demeure compétent pour les questions telles que la surveillance, la sûreté et les aspects militaires dans son espace aérien national.
- g. Les prérogatives des six Etats dans les domaines de la surveillance, de la sûreté et de la défense aérienne doivent donc être préservées à tout moment et en tout lieu au sein du FABEC.

La définition d'objectifs de performance communs et l'évaluation de leur degré de réalisation fera l'objet d'un processus continu, géré de près par les Etats. Les objectifs définis dans les différents domaines devraient être cohérents en toutes circonstances. Un ensemble convenu d'indicateurs clés de performance devrait être utilisé.

Les Signataires entendent faire en sorte que les buts à atteindre et les objectifs de performance du FABEC portent sur les domaines suivants:

- a) Sécurité;
- b) Viabilité environnementale;

- c) Capacité;
- d) Efficacité économique;
- e) Efficacité des vols;
- f) Efficacité des missions militaires.

Le FABEC n'est donc pas seulement faisable, il est nécessaire et offre des potentialités de rentabilité non négligeables dans des domaines très divers comme l'illustrent les exemples avec chiffres à l'appui suivants.

En premier lieu, la sécurité est le domaine de prédilection dans la gestion du trafic aérien. Avec la réalisation du projet FABEC, le haut niveau actuel de sécurité sera maintenu malgré la croissance du volume de trafic aérien.

En deuxième lieu, l'efficacité des vols sera améliorée. La structure du réseau de routes aériennes doit prendre en compte plusieurs besoins. Ceci signifie que les déviations par rapport au „*Grand Cercle*“, qui est la route la plus courte entre deux aéroports, sont inévitables, mais elles doivent être réduites au maximum. Mettre en place le FABEC peut réduire les écarts par rapport à la route directe. On prévoit que grâce à la mise en œuvre du FABEC, le bénéfice maximum en termes de longueur de route en 2018 apportera une réduction de 17,4 km (soit 9,4 miles) par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, le FABEC rend les vols plus écologiques. L'étude de faisabilité indique un potentiel de réduction de carburant consommé par vol de 72 kg par rapport à la situation actuelle. Ceci est équivalent à une réduction d'émission par vol de 226 kg de CO₂ et de 0,7 kg de NO_x qui allégera par ailleurs les charges environnementales des transporteurs aériens.

D'un point de vue opérationnel, l'intégralité de l'espace aérien relevant de la zone de responsabilité des six Etats devrait être considérée comme un „*continuum*“ dans la zone FABEC. L'organisation de cet espace aérien devrait permettre et faciliter l'optimisation des profils de vol au départ et à destination des principaux aéroports dans la zone FABEC, ou aux abords de celle-ci, de porte à porte, et pour la réalisation efficace des missions militaires.

Les parties signataires entendent oeuvrer conjointement à l'optimisation de l'espace aérien FABEC en vue de permettre une utilisation plus efficace de ce dernier pour répondre aux besoins tant civils que militaires.

Ils envisagent de mettre en place des modalités harmonisées et des procédures communes pour l'établissement et la modification des structures d'espace aérien, en particulier dans les zones transfrontalières, mais aussi dans le but général d'optimiser les courants de trafic aérien civil et militaire à l'échelle du FABEC.

L'établissement d'un cadre réglementaire harmonisé est un levier essentiel de la mise en œuvre réussie du FABEC.

Les parties signataires entendent oeuvrer à l'instauration progressive d'une réglementation technique et opérationnelle harmonisée pour le FABEC, propre à faciliter l'optimisation des performances du FABEC et une exploitation sans solution de continuité.

Ils entendent travailler à l'option privilégiée que constitue la création d'un régime de responsabilité „*sui generis*“ propre au FABEC, devant permettre de dédommager de manière rapide, équitable et adéquate les parties subissant des dommages.

Les parties signataires entendent se concerter avec leurs autorités de surveillance nationales respectives pour définir, conformément à l'article 2 du règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen („*règlement relatif à la fourniture de services*“), des modalités propres à garantir une supervision harmonisée de la prestation transfrontalière de services. Ces modalités devraient préciser les droits et obligations spécifiques des NSA participant à la supervision.

Enfin il y a lieu d'optimiser la coopération entre les services de la circulation aérienne (ATS) civils et militaires, notamment par des moyens techniques et des procédures harmonisées, dans l'ensemble du FABEC. Dans les Etats où la fourniture des prestations ATS civiles et militaires est déjà intégrée, les modalités en place devraient demeurer inchangées au sein du FABEC.

Les missions militaires et autres missions d'Etat ainsi que le trafic relevant de la circulation aérienne générale (CAG) sont étroitement liés et leur interaction influe sur la performance globale du FABEC.

Les Etats signataires du FABEC entendent veiller à ce que les partenaires sociaux soient tenus informés et consultés par les prestataires de services de navigation aérienne lors de l'avancement des travaux de mise en place du FABEC.

Ils entendent oeuvrer à la définition d'une coordination étroite en vue de l'instauration d'un régime de tarification en route promouvant l'utilisation, par les compagnies aériennes, des meilleures routes possibles. Ils étudieront également la possibilité d'instaurer un taux unitaire unique, pour autant qu'il soit démontré qu'un tel taux améliore la performance globale du FABEC, ainsi qu'un mécanisme de convergence fondé sur des critères convenus.

Les signataires entendent oeuvrer à la conclusion d'un accord FABEC définissant le cadre juridique et réglementaire général requis pour la création puis la mise en oeuvre harmonieuse du FABEC.

L'un des objectifs de cet accord est d'établir un cadre institutionnel des plus souples, qui permette une amélioration permanente de la coopération contractuelle, l'objectif étant de créer des alliances entre prestataires de services ou un prestataire de services intégré au sein du FABEC.

Les procédures de ratification requises dans les différents Etats devraient être lancées immédiatement après la signature de l'accord FABEC, de sorte que la ratification puisse être menée à terme aussi rapidement que possible pour être opérationnel **le 4 décembre 2012** au plus tard.

*

TRAITE

relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse

La République fédérale d'Allemagne,

Le Royaume de Belgique,

La République française,

Le Grand-Duché de Luxembourg,

Le Royaume des Pays-Bas

et

La Confédération Suisse

LES ETATS CONTRACTANTS,

Vu les règlements du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne relatifs au Ciel unique européen, les mesures d'exécution pertinentes, la déclaration des Etats membres sur les questions militaires liées au Ciel unique européen et l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;

Vu l'étude de faisabilité du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC) du 18 septembre 2008;

Vu la déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ du 18 novembre 2008;

Considérant que l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants du FABEC et celui sous leur responsabilité constituent une des zones de trafic aérien les plus complexes d'Europe;

Considérant qu'une approche plus intégrée de la gestion du trafic aérien constitue une étape essentielle pour répondre aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant qu'une coopération étroite entre prestataires de services de navigation aérienne répond aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant que la création du FABEC implique nécessairement l'amélioration et l'augmentation de la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;

Considérant l'esprit de culture juste prônée par la législation internationale et européenne;

Attendu qu'en créant le FABEC indépendamment des frontières existantes, les Etats contractants visent à atteindre un niveau optimal de capacité, d'efficacité et d'efficience du réseau de gestion du trafic aérien tout en maintenant un haut niveau de sécurité;

Convaincus de la valeur ajoutée par la création du FABEC dans le domaine du développement durable;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre I: Principes généraux

Article 1

Définitions

A moins qu'il n'en soit disposé autrement, les termes utilisés dans le présent Traité ont la signification qui leur est attribuée par les définitions applicables issues des règlements relatifs au Ciel unique européen en vigueur dans les Etats contractants. Aux fins du présent Traité:

- a) „Traité“ désigne le présent Traité et tout amendement qui pourrait y être apporté, à moins qu'il n'en soit disposé autrement;
- b) „espace aérien concerné“ désigne l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants et celui sous leur responsabilité conformément aux règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tel qu'il est défini à l'article 3 du présent Traité;
- c) „Convention de Chicago“ désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut:
 - tout amendement ratifié par les Etats contractants et appliqué en vertu de l'article 94 a) de la Convention de Chicago, et
 - toute Annexe ou tout amendement adoptés en vertu de l'article 90 de la Convention de Chicago, pour autant que les normes internationales visées à l'article 37 de la Convention de Chicago et contenues dans une telle Annexe ou un tel amendement soient en vigueur dans l'ensemble des Etats contractants;
- d) „zone transfrontalière“ désigne l'espace aérien au-dessus de frontières internationales et réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une période déterminée;
- e) „bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ (FABEC)“ désigne le bloc d'espace aérien fonctionnel établi par les Etats contractants en vertu du présent Traité;
- f) „circulation aérienne opérationnelle¹“ désigne les vols qui ne sont pas exécutés conformément aux dispositions réglementant la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été arrêtées par les autorités nationales compétentes. Peuvent être considérés comme relevant de la circulation aérienne opérationnelle, certains vols civils tels que les vols d'essai dont les besoins opérationnels nécessitent certains écarts à la réglementation de l'OACI;
- g) „aéronefs d'Etat“: les avions utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme avions d'Etat;
- h) „service de contrôle tactique“ désigne la fourniture, par les militaires, de services à la circulation aérienne opérationnelle dans le but de permettre l'accomplissement de la mission assignée et d'assurer le maintien, à tout moment, d'une séparation suffisante entre les avions;
- i) „territoire“ désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui, en vertu du droit international, relèvent de la souveraineté d'un Etat contractant.

¹ En Suisse „circulation opérationnelle militaire“; en France „circulation aérienne militaire“.

*Article 2***Objet du présent Traité**

- (1) Le présent Traité établit le FABEC et, pour en assurer la gouvernance, le Conseil du FABEC.
- (2) Le présent Traité ne porte pas création d'une organisation internationale jouissant de la personnalité juridique internationale.
- (3) Le présent Traité définit les conditions générales et la gouvernance dans le cadre desquelles les Etats contractants doivent assurer la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné.
- (4) Le présent Traité définit le cadre au sein duquel doivent être établis les arrangements techniques et opérationnels spécifiques couvrant les domaines d'intervention des prestataires de services de navigation aérienne.

*Article 3***Champ d'application géographique**

- (1) Le présent Traité s'applique à l'espace aérien concerné, qui comprend les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes de l'Europe continentale:
 - a) FIR Bremen;
 - b) FIR Langen;
 - c) FIR München;
 - d) UIR Hannover;
 - e) UIR Rhein;
 - f) FIR/UIR Bruxelles;
 - g) FIR Bordeaux;
 - h) FIR Brest;
 - i) FIR Marseille;
 - j) FIR Paris;
 - k) FIR Reims;
 - l) UIR France;
 - m) FIR Amsterdam;
 - n) FIR/UIR Switzerland.
- (2) Pour la République française, le présent Traité s'applique uniquement aux départements européens de la République française.
- (3) Pour le Royaume des Pays-Bas, le présent Traité s'applique uniquement à la partie du Royaume des Pays-Bas située en Europe.

*Article 4***Souveraineté**

- (1) Lorsqu'une FIR ou une UIR s'étend à l'intérieur de l'espace aérien au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant, la souveraineté de l'Etat contractant concerné en relation avec cette portion d'espace aérien au-dessus de son territoire n'est pas affectée.
- (2) Les dispositions du présent Traité s'appliquent sans préjudice des compétences des Etats contractants qui relèvent de la sûreté et des intérêts militaires.

*Article 5****Aéronefs d'Etat***

- (1) Sauf convention ou législation contraire, l'article 3 c) de la Convention de Chicago reste pleinement applicable aux aéronefs d'Etat.
- (2) Les Etats contractants s'efforcent d'établir une procédure simplifiée de délivrance d'autorisations diplomatiques ou spéciales pour les activités d'entraînement militaires menées dans l'espace aérien concerné.

*Article 6****Objectif du FABEC***

Le FABEC a pour objectif d'atteindre une performance optimale dans les domaines liés à la sécurité, au développement durable, à la capacité, à l'efficacité économique, à l'efficacité des vols et à l'efficacité des missions militaires en organisant l'espace aérien et la gestion du trafic aérien, indépendamment des frontières existantes, dans l'espace aérien concerné.

*Article 7****Engagements des Etats contractants***

- (1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC, les Etats contractants s'engagent à coopérer et à prendre les mesures appropriées, conformément à leurs procédures nationales, en particulier dans les domaines suivants:
 - a) l'espace aérien;
 - b) l'harmonisation des règles et des procédures;
 - c) la fourniture de services de navigation aérienne;
 - d) la coopération civile-militaire;
 - e) les redevances;
 - f) la surveillance;
 - g) la performance;
 - h) la gouvernance.
- (2) Les Etats contractants mettent en oeuvre les décisions prises par le Conseil du FABEC et s'engagent à établir à l'échelon national les règles et procédures nécessaires.
- (3) Les Etats contractants veillent à la mise en oeuvre du présent Traité.

Chapitre II: Espace aérien*Article 8****Espace aérien du FABEC***

- (1) Les Etats contractants assurent conjointement l'organisation et la gestion d'un espace aérien formant un continuum ainsi que la gestion coordonnée des courants de trafic aérien et de la capacité, en tenant dûment compte des processus de concertation à l'échelon international, indépendamment des frontières existantes.
- (2) Les Etats contractants assurent en particulier:
 - a) l'élaboration d'une politique commune en matière d'espace aérien, en étroite coopération entre autorités civiles et militaires;
 - b) la conception de la structure de l'espace aérien concerné afin de favoriser la défragmentation et la sectorisation dynamique;

- c) l'examen des modifications de l'espace aérien concerné ayant un impact sur la performance à l'échelle du FABEC;
- d) la coordination avec EUROCONTROL;
- e) la consultation des usagers de l'espace aérien, conjointement si nécessaire;
- f) l'établissement coordonné de zones transfrontalières.

Article 9

Gestion souple de l'espace aérien

- (1) Les Etats contractants coopèrent aux niveaux juridique, opérationnel et technique en vue de l'application efficace et cohérente du concept de gestion souple de l'espace aérien, en tenant compte des exigences tant civiles que militaires.
- (2) Les Etats contractants veillent à ce que des accords et procédures communs soient établis entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités civiles et militaires coordonnent la gestion de l'espace aérien au niveau stratégique.
- (4) Les Etats contractants veillent à ce qu'une fonction commune de gestion de l'espace aérien soit établie entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne au niveau pré tactique.
- (5) Les Etats contractants veillent à ce qu'une coordination entre les unités du service de la circulation aérienne et les unités de contrôle militaires soit assurée au niveau tactique.

Chapitre III: *Harmonisation*

Article 10

Harmonisation des règles et des procédures

- (1) Les Etats contractants s'engagent à harmoniser leurs règles matérielles et procédures en rapport avec le FABEC.
- (2) A cette fin, les Etats contractants se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de relever et d'éliminer les différences entre leurs réglementations respectives.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné développent et mettent en oeuvre un système global commun de gestion de la sécurité.
- (4) Les Etats contractants coordonnent la classification des différentes portions de l'espace aérien concerné conformément aux spécifications européennes et veillent à réduire les différences de pratiques qui existent entre eux.

Chapitre IV: *Fourniture de services de navigation aérienne*

Article 11

Services de navigation aérienne

Les Etats contractants assurent la fourniture des services de navigation aérienne suivants:

- a) les services de la circulation aérienne;
- b) les services de communication, de navigation et de surveillance;

- c) les services d'information aéronautique;
- d) les services météorologiques.

Article 12

Services de la circulation aérienne

- (1) Les Etats contractants désignent conjointement, au moyen d'un instrument commun, les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné.
- (2) Les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné sont, s'ils n'ont pas été désignés conformément au paragraphe 1, désignés conjointement par les Etats contractants sur notification de l'Etat contractant concerné dès lors qu'ils fournissent seulement l'un ou plusieurs des services suivants:
 - a) des services d'information de vol d'aérodrome;
 - b) des services de la circulation aérienne limités à une zone de contrôle d'aérodrome;
 - c) des services de la circulation aérienne sous surveillance militaire.
- (3) Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent sans préjudice des arrangements ou des accords relatifs à la fourniture de services de la circulation aérienne entre Etats contractants ou entre tout Etat contractant et une tierce partie et antérieurs à l'entrée en vigueur du présent Traité.
- (4) Les Etats contractants s'informent mutuellement des droits et obligations applicables au niveau national aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés ainsi que de toute modification de leur certification ou de leur statut juridique.
- (5) Les Etats contractants informent conjointement la Commission européenne et les autres Etats membres de toute décision prise en vertu du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne.
- (6) Les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre prestataires de services de la circulation aérienne.

Article 13

Services de communication, de navigation et de surveillance

Les Etats contractants s'efforcent d'aboutir à des systèmes techniques communs et de déployer au meilleur coût une infrastructure destinée à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance par les prestataires civils de services de navigation aérienne.

Article 14

Services d'information aéronautique

Les Etats contractants coopèrent dans le domaine de l'information aéronautique et coordonnent la fourniture des services d'information aéronautique.

Article 15

Services météorologiques

- (1) Les Etats contractants assurent une coopération entre les prestataires de services météorologiques aéronautiques.
- (2) Chaque Etat contractant désigne le prestataire de services météorologiques aéronautiques sur une base exclusive et en informe le Conseil du FABEC.

*Article 16****Relations entre prestataires de services***

(1) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne formalisent les relations de travail jugées nécessaires à la coordination de leurs services dans l'espace aérien concerné par la voie d'accords écrits ou d'arrangements juridiquement équivalents.

(2) Les accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents entre prestataires de services de la circulation aérienne relatifs aux services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné sont approuvés par les Etats contractants concernés, après consultation du Conseil du FABEC. Une fois approuvés, ils sont communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Dans le cas où sont conclus avec des Etats voisins des accords écrits ou des arrangements juridiquement équivalents portant sur la fourniture, en dehors de l'espace aérien concerné, de services de la circulation aérienne, le ou les Etats contractants concernés veillent à ce que de tels accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents n'affectent pas le présent Traité et soient communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre V: Principes régissant la coopération civile-militaire*Article 17****Activités militaires***

(1) En tenant dûment compte des principes de gestion souple de l'espace aérien et conformément aux arrangements nationaux et aux accords internationaux en vigueur, les Etats contractants concernés concluent, si nécessaire, des arrangements écrits permettant la réalisation d'activités d'entraînement militaires dans l'espace aérien concerné indépendamment des frontières existantes.

(2) Les Etats contractants concernés autorisent un prestataire militaire ou civil de services de la circulation aérienne d'un autre Etat contractant concerné à fournir des services de la circulation aérienne transfrontaliers aux aéronefs d'Etat opérant aussi bien en circulation aérienne générale qu'en circulation aérienne opérationnelle, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Les Etats contractants concernés autorisent la fourniture de services de contrôle tactique à la circulation aérienne opérationnelle par les organismes de défense aérienne et par les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques d'un autre Etat contractant concerné, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(4) S'agissant de la fourniture de services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne et les organismes respectifs de défense aérienne et de services de commandement et de contrôle aériens tactiques.

(5) Les Etats contractants s'efforcent d'harmoniser les arrangements civils et militaires pertinents dans le but de faciliter la coopération civile-militaire, en particulier dans le domaine de la sûreté.

Chapitre VI: Redevances*Article 18****Politique de redevances***

(1) Les Etats contractants élaborent et appliquent des principes communs régissant la politique de redevances dans l'espace aérien concerné, compte tenu de la possibilité d'exonérations nationales.

- (2) Les Etats contractants ont l'intention d'appliquer un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et s'efforcent d'y établir une zone tarifaire commune.
- (3) Le Conseil du FABEC décide de l'introduction, des conditions et de l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et de l'établissement, dans cet espace aérien, d'une zone tarifaire commune.
- (4) Le taux unitaire unique proposé conjointement pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné est soumis, après décision du Conseil du FABEC, à l'organe compétent d'EUROCONTROL pour fixation.
- (5) Préalablement à l'introduction et à l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants coordonnent leurs taux unitaires pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné au niveau du Conseil du FABEC.
- (6) Il incombe plus particulièrement aux Etats contractants:
 - a) d'exécuter conjointement les obligations requises découlant d'une zone tarifaire commune pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
 - b) de conclure les arrangements appropriés pour garantir la cohérence et l'uniformité de l'application des règles et des règlements relatifs aux redevances;
 - c) d'assurer conjointement, s'il y a lieu, la coordination avec EUROCONTROL.

Chapitre VII: Surveillance

Article 19

Surveillance des prestataires de services de navigation aérienne

- (1) Les Etats contractants veillent à ce que les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement en matière de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné et à ce que leurs pratiques soient harmonisées.
- (2) Les Etats contractants reconnaissent mutuellement les tâches de contrôle effectuées par leurs autorités de surveillance nationales ainsi que les résultats de ces tâches.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales concluent des accords en vue de la coopération visée au paragraphe 1, comprenant un arrangement en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables et de la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle et des résultats de ces tâches. Ces accords peuvent inclure un arrangement relatif au partage des responsabilités concernant les tâches de contrôle. Ils sont communiqués par les autorités de surveillance nationales concernées au Conseil du FABEC.
- (4) L'autorité de surveillance nationale qui a certifié le prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné est chargée de la surveillance de ce prestataire de services de navigation aérienne en étroite coopération avec la ou les autorités de surveillance nationales du ou des autres Etats contractants concernés.
- (5) Dans le cas où l'Etat contractant au-dessus du territoire duquel les services de navigation aérienne visés au paragraphe 4 sont fournis exige que sa propre autorité de surveillance nationale exerce le contrôle, les autorités de surveillance nationales concernées s'accordent sur les conditions du contrôle.
- (6) Les Etats contractants concernés veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales mettent en place un mécanisme commun pour l'échange d'informations, la consultation et la coordination en matière de fourniture de services transfrontaliers, propre à assurer que les mesures correctrices nécessaires soient prises sans délai.
- (7) Les Etats contractants veillent à ce que les décisions prises en application du présent article soient mises en oeuvre.

(8) En dernier ressort, chaque Etat contractant conserve le droit de suspendre ou de révoquer l'approbation accordée en application de l'article 16, paragraphe 2, après en avoir dûment informé l'Etat contractant concerné et le Conseil du FABEC.

Chapitre VIII: *Performance*

Article 20

Système de performance

- (1) Les Etats contractants mettent en oeuvre un système de performance pour le FABEC et appliquent un plan de performance pour le FABEC compatible avec les objectifs uni-européens de performance et en tenant compte des besoins militaires. Ce plan de performance est approuvé par le Conseil du FABEC.
- (2) Le plan de performance comprend les objectifs de performance du FABEC pour au moins les domaines clés de performance suivants:
- a) la sécurité;
 - b) l'environnement;
 - c) la capacité;
 - d) l'efficacité économique;
 - e) l'efficacité des missions militaires.
- (3) Le plan de performance comprend un ensemble d'indicateurs clés de performance clairs et mesurables dans les domaines clés de performance pour une période de référence définie.
- (4) Le plan de performance comporte des mécanismes incitatifs pour le FABEC.
- (5) Le Conseil du FABEC décide de la mise en oeuvre et des éléments du plan de performance du FABEC.
- (6) Préalablement à l'application du plan de performance du FABEC, le Conseil du FABEC fixe des objectifs de performance au niveau du FABEC et coordonne les plans nationaux de performance.
- (7) L'élaboration du plan de performance fait l'objet de consultations avec les parties intéressées concernées.
- (8) Les Etats contractants veillent à ce que la mise en oeuvre du plan de performance du FABEC soit supervisée et à ce que des mesures correctrices soient prises si nécessaire.
- (9) Les Etats contractants évaluent à intervalles réguliers la conception et le fonctionnement du système de performance du FABEC et prennent, si nécessaire, des mesures correctrices.

Chapitre IX: *Gouvernance*

Article 21

Conseil du FABEC

- (1) Le Conseil du FABEC est composé des représentants suivants de chaque Etat contractant:
- a) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation civile, et
 - b) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation militaire.
- (2) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister à ses réunions en qualité d'observateurs.

*Article 22****Fonctions du Conseil du FABEC***

- (1) Le Conseil du FABEC dirige le FABEC.
- (2) Afin de respecter les engagements pris par les Etats contractants en vertu du présent Traité, le Conseil du FABEC est chargé de prendre toute décision en vue:
 - a) d'assurer la mise en oeuvre du présent Traité et, de façon générale, la réalisation des objectifs du FABEC;
 - b) de définir le développement de la coopération civile et militaire;
 - c) de s'entendre sur l'organisation et la stratégie communes pour l'espace aérien concerné;
 - d) de définir les termes de la coopération dans l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien;
 - e) de soutenir l'harmonisation des règles matérielles et des procédures;
 - f) de faciliter le processus de désignation conjointe des prestataires de services de la circulation aérienne;
 - g) d'adopter la politique de redevances applicable dans l'espace aérien concerné et de fixer le taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
 - h) de soutenir le développement et la mise en oeuvre d'un système global commun de gestion de la sécurité;
 - i) de définir des objectifs stratégiques pour le développement du FABEC, d'évaluer les résultats obtenus et de prendre des mesures appropriées si nécessaire;
 - j) d'approuver le plan de performance et les objectifs de performance correspondants;
 - k) d'adopter son règlement intérieur, celui des comités, des groupes de travail ainsi que celui de la Commission consultative des services de navigation aérienne;
 - l) d'instituer d'autres comités que ceux établis par le présent Traité et de créer des groupes de travail chargés de l'assister dans des domaines spécifiques, et d'approuver les propositions des comités et groupes de travail;
 - m) d'assurer la coordination du FABEC avec les blocs d'espace aérien fonctionnels adjacents, en veillant à l'efficacité des interfaces;
 - n) de coordonner les positions des Etats contractants au regard de l'application d'accords internationaux en ce qui concerne, en particulier, les travaux de l'OACI, d'EUROCONTROL, de la Commission européenne, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'entreprises communes dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
 - o) de faciliter le règlement des différends survenant entre Etats contractants;
 - p) de prendre les mesures requises par l'adhésion d'un Etat au présent Traité;
 - q) de prendre les mesures requises par la dénonciation du présent Traité par un Etat contractant;
 - r) d'évaluer la cohérence entre le présent Traité et toute modification apportée aux règlements relatifs au Ciel unique européen;
 - s) de proposer des amendements au présent Traité;
 - t) d'assurer, si nécessaire, la consultation des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien et de toute autre partie intéressée.

*Article 23****Fonctionnement***

- (1) Le Conseil du FABEC est présidé à tour de rôle par un des Etats contractants.
- (2) Les décisions du Conseil du FABEC sont prises à l'unanimité des voix. Chaque Etat contractant dispose d'une voix. Les décisions du Conseil du FABEC sont considérées comme des décisions des représentants des Etats contractants.

(3) Les décisions prennent effet deux mois après le jour de leur adoption, à moins qu'un Etat contractant n'informe les autres Etats contractants, dans les deux mois suivant l'adoption d'une décision, qu'il ne peut mettre cette dernière en oeuvre qu'avec l'accord de ses instances législatives. Dans ce cas, la décision prend effet un jour après que le dernier Etat contractant concerné a informé les autres Etats contractants qu'il a obtenu l'accord de ses instances législatives.

(4) Le règlement intérieur adopté par le Conseil du FABEC fixe les modalités portant, en particulier, sur la convocation des réunions, la diffusion préalable de l'ordre du jour, la désignation et la durée du mandat du président ainsi que la procédure de scrutin, y compris la possibilité de prendre des décisions par correspondance.

(5) Le Conseil du FABEC se réunit sur convocation de son président, au moins deux fois par an et plus si nécessaire. Chaque Etat contractant est habilité à demander la tenue d'une réunion.

Article 24

Comités et groupes de travail

(1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC et d'assister le Conseil du FABEC, il est établi un Comité de l'espace aérien, un Comité consultatif et d'harmonisation, un Comité des finances et de la performance et un Comité des autorités de surveillance nationales. Le Conseil du FABEC peut instituer d'autres comités et créer des groupes de travail.

(2) Les comités et groupes de travail se composent d'experts civils et militaires désignés par les Etats contractants.

(3) Sur invitation des comités ou des groupes de travail, d'autres participants peuvent assister à leurs réunions en qualité d'observateurs.

(4) Sauf disposition contraire du règlement intérieur ou décision contraire du Conseil du FABEC, les comités et groupes de travail rapportent directement et exclusivement au Conseil du FABEC.

Article 25

Comité de l'espace aérien

Le Comité de l'espace aérien assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre des articles 8 et 9 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 26

Comité consultatif et d'harmonisation

Le Comité consultatif et d'harmonisation assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre des articles 10 et 12 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 27

Comité des finances et de la performance

Le Comité des finances et de la performance assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre de l'article 18 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 28

Comité des autorités de surveillance nationales

Sans préjudice de l'article 24, paragraphe 4, et des responsabilités spécifiques confiées directement aux autorités de surveillance nationales, le Comité des autorités de surveillance nationales assiste le

Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre de l'article 19 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

**Chapitre X: Consultation des prestataires de services
de navigation aérienne**

Article 29

Commission consultative des services de navigation aérienne

- (1) La Commission consultative des services de navigation aérienne est établie afin d'assurer la consultation des prestataires de services de navigation aérienne sur les questions relatives à la fourniture de services au sein du FABEC.
- (2) La Commission consultative des services de navigation aérienne est composée:
 - a) de représentants du Conseil du FABEC, et
 - b) de représentants des prestataires de services de navigation aérienne.
- (3) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister aux réunions en qualité d'observateurs.
- (4) Les comptes rendus des débats de la Commission consultative des services de navigation aérienne sont communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre XI: Responsabilité

Article 30

Régime de responsabilité

- (1) Tout Etat contractant indemnise le dommage tel que visé au paragraphe 4, lorsque celui-ci:
 - a) est survenu dans l'espace aérien au-dessus de son territoire ou placé sous sa responsabilité conformément aux règles de l'OACI, et
 - b) a été causé par la faute d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné conformément à l'article 12, autre que le prestataire dont le lieu d'exploitation principal est situé sur le territoire de l'Etat contractant concerné, par celle de ses agents, ou par celle de toute autre personne agissant pour le compte dudit prestataire.

Le prestataire de services de la circulation aérienne visé sous la lettre b) est dénommé ci-après le prestataire effectif de services de la circulation aérienne.
- (2) Aucune action directe ne peut être engagée contre le prestataire effectif de services de la circulation aérienne, ni contre ses agents, ni contre toute personne agissant pour le compte dudit prestataire.
- (3) Le droit à indemnisation visé au paragraphe 1 s'éteint si aucune action n'est introduite dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la décision de justice prévue au paragraphe 4 est devenue définitive.
- (4) L'indemnisation visée au paragraphe 1 ne peut faire l'objet d'une demande que pour un dommage n'ayant pas été indemnisé par décision de justice devenue définitive prise conformément à une législation ou une réglementation nationale ou internationale spécifique. Une décision est considérée comme définitive lorsqu'elle n'est plus susceptible de recours en vertu d'une législation ou d'une réglementation nationale ou internationale.
- (5) La demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4 est introduite auprès de l'Etat contractant concerné. L'autorité compétente examine la demande et statue sur celle-ci conformément aux

règles de droit matériel appropriées de l'Etat contractant concerné. A défaut d'accord sur la demande, le litige est tranché par le tribunal compétent de l'Etat contractant concerné, conformément à ses règles de droit matériel appropriées.

(6) Le prestataire effectif de services de la circulation aérienne rembourse à l'Etat contractant concerné toute indemnisation versée ou tout coût supporté par ce dernier conformément au paragraphe 1. L'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne veille à ce que celui-ci exécute cette obligation et, en cas de défaillance de ce dernier, se substitue à lui dès la première demande de remboursement formulée par l'Etat contractant concerné.

(7) Tout différend relatif au remboursement prévu au paragraphe 6, opposant l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne à l'Etat contractant visé au paragraphe 1, peut être soumis, par l'un des deux Etats contractants, à arbitrage conformément au „Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats“. Les règles de droit matériel appropriées visées au paragraphe 5 sont applicables au différend. L'article 32, paragraphes 3 et 4, est applicable.

(8) Aucune disposition du présent Traité n'empêche l'Etat contractant visé au paragraphe 1 et l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne de convenir de partager les coûts résultant du dommage visé au paragraphe 1.

(9) Aucune disposition du présent Traité ne limite le droit d'un Etat contractant ou d'un prestataire effectif de services de la circulation aérienne d'exercer un recours contre toute autre personne physique ou morale.

(10) Les Etats contractants s'échangent dans les meilleurs délais toute information relative à une demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4, ainsi qu'à son règlement définitif.

(11) Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés disposent d'une couverture appropriée au titre de la responsabilité encourue en vertu du présent Traité, afin de pouvoir répondre à l'obligation prévue au paragraphe 6.

(12) Le présent article s'applique sans préjudice d'accords internationaux relatifs aux dommages causés par les forces armées d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant.

(13) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant la responsabilité dans tout accord entre deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de la circulation aérienne.

Chapitre XII: *Accidents et incidents graves*

Article 31

Enquête sur les accidents et les incidents graves

(1) En cas d'accident ou d'incident grave tels que définis par la Convention de Chicago survenant dans l'espace aérien concerné, l'Etat contractant qui mène l'enquête informe immédiatement le Conseil du FABEC s'il décèle des points faibles à l'échelle du FABEC.

(2) Les communications, notifications et rapports relatifs aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont rédigés en langue anglaise ou dans l'une des langues nationales des Etats contractants et accompagnés d'une traduction en langue anglaise.

(3) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant les enquêtes sur les accidents et incidents graves contenues dans tout accord entre deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de navigation aérienne, en cas de différence.

Chapitre XIII: Dispositions institutionnelles

Article 32

Règlement des différends

- (1) Tout différend survenant entre Etats contractants au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent Traité, y compris de son existence, de sa validité ou de son extinction, et ne pouvant être réglé dans un délai de six mois par la voie de négociations directes entre les Etats contractants concernés ou par tout autre moyen, est soumis au Conseil du FABEC.
- (2) Si le différend ne peut être réglé par le Conseil du FABEC dans les trois mois suivant sa saisine, chacun des Etats contractants concernés peut le soumettre à arbitrage conformément au „Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats“.
- (3) Les coûts communs de l'arbitrage sont supportés, à parts égales, par les Etats contractants parties à la procédure d'arbitrage.
- (4) Les décisions du tribunal arbitral lient les Etats contractants parties au différend.

Article 33

Adhésion au présent Traité

- (1) Le présent Traité est ouvert à l'adhésion. Tout Etat qui souhaite devenir partie au présent Traité soumet sa demande d'adhésion au Dépositaire.
- (2) Les conditions de l'adhésion, de même que tout amendement au présent Traité qui en résulte, font l'objet d'un traité entre les Etats contractants et l'Etat candidat. Le traité d'adhésion est ratifié par les Etats contractants et l'Etat candidat après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.
- (3) Le traité d'adhésion entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.
- (4) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle adhésion.

Article 34

Dénonciation du présent Traité

- (1) En cas de dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, ce dernier en informe le Conseil du FABEC et notifie sa décision au Dépositaire.
- (2) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification au Dépositaire.
- (3) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle dénonciation.
- (4) L'Etat contractant qui dénonce le présent Traité supporte en principe les coûts engendrés par cette dénonciation. Les conséquences financières résultant de la dénonciation sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants. Le droit de dénonciation de l'Etat contractant ne peut en être affecté.
- (5) La dénonciation n'exonère pas l'Etat contractant dénonçant de ses obligations au titre du paragraphe 4 et de l'article 32.

*Article 35****Amendements au présent Traité***

- (1) Si un Etat contractant souhaite amender le présent Traité, il en informe dûment le Conseil du FABEC.
- (2) Tout amendement au présent Traité est accepté par les Etats contractants, sur proposition du Conseil du FABEC.
- (3) Tout amendement accepté est ratifié par les Etats contractants après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.
- (4) Tout amendement entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

*Article 36****Extinction et suspension du présent Traité***

- (1) Les Etats contractants peuvent à tout moment décider à l'unanimité de mettre un terme au présent Traité.
- (2) La procédure d'extinction est engagée par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du Dépositaire par l'ensemble des Etats contractants stipulant que le présent Traité prendra fin à une date déterminée par les Etats contractants.
- (3) Les Etats contractants déterminent et répartissent conjointement les coûts engendrés par l'extinction.
- (4) Chaque Etat contractant a le droit de suspendre immédiatement l'application de tout ou partie du présent Traité pour des raisons de sûreté nationale. L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.
- (5) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité s'efforce de mettre fin à la suspension dans les meilleurs délais. Il informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.
- (6) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité en supporte en principe les coûts. Les conséquences financières résultant de la suspension sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants.
- (7) L'extinction et la suspension n'exonèrent pas les Etats contractants concernés de leurs obligations au titre de l'article 32.

*Article 37****Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale***

Le présent Traité et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'OACI conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention de Chicago.

*Article 38****Entrée en vigueur du présent Traité***

Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

*Article 39****Le Dépositaire et sa fonction***

(1) Le gouvernement du Royaume de Belgique est le Dépositaire du présent Traité. Les instruments de ratification sont déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.

(2) Le Dépositaire:

a) informe les Etats contractants:

- du dépôt de chaque instrument de ratification ainsi que de la date à laquelle ce dépôt a été effectué,
- de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement,
- de toute candidature d'un Etat à l'adhésion au présent Traité,
- de toute dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, de la date de cette dénonciation et de celle à laquelle elle prend effet;

b) enregistre le présent Traité et tout amendement ultérieur auprès de l'OACI;

c) informe la Commission européenne de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement ultérieur;

d) informe l'OACI et la Commission européenne:

- de toute adhésion au présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de toute dénonciation du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de la suspension de tout ou partie du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de l'extinction du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet;

e) transmet des copies certifiées conformes du présent Traité aux Etats contractants;

f) exerce toute autre fonction habituellement dévolue aux dépositaires.


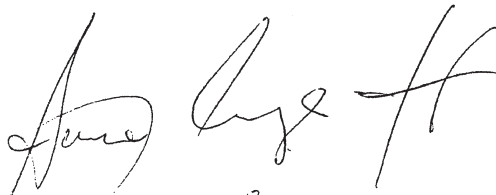
EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment investis des pouvoirs nécessaires, signent le présent Traité.

FAIT à Bruxelles le 2 décembre 2010, en un seul original en langues française, néerlandaise et allemande, chaque version faisant également foi.

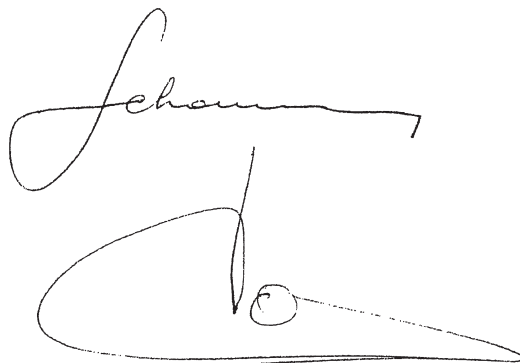
GEDAAN te Brussel op 2 december 2010, in één origineel in het Nederlands, Frans en Duits, waarbij al deze talen gelijkelijk authentiek zijn.

GESCHEHEN zu Brüssel am 2. Dezember 2010, in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

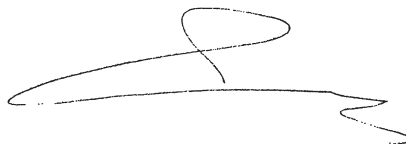
Pour la République fédérale d'Allemagne
Voor de Bondsrepubliek Duitsland
Für die Bundesrepublik Deutschland

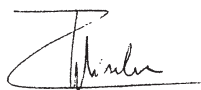

*Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien*



*Pour la République française
Voor de Republiek Frankrijk
Für die französische Republik*



*Pour le Grand-Duché de Luxembourg
Voor het Groothertogdom Luxemburg
Für das Großherzogtum Luxemburg*



*Pour le Royaume des Pays-Bas
Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Für das Königreich der Niederlande*



Pour la Confédération suisse
Voor de zwitserse Bondsstaat
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft



