

N° 410

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 juin 1982.

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de trois Accords relatifs à l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol »,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. PIERRE MAUROY,

Premier Ministre,

PAR M. CLAUDE CHEYSSON,

Ministre des Relations extérieures.

(Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

I. — A. — **Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960.**

Le 13 décembre 1960, la France, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, le Royaume-Uni, le Luxembourg et les Pays-Bas ont signé à Bruxelles la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol ». La Convention est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1963 pour une période initiale de vingt ans. Le 1^{er} janvier 1965, l'Irlande a adhéré à la Convention Eurocontrol.

En créant Eurocontrol, ces Etats ont eu pour volonté « de renforcer leur coopération dans le domaine de la navigation aérienne, et notamment d'organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace supérieur (1) », conformément à l'article premier de la Convention.

En effet, les spécialistes de la circulation aérienne avaient été amenés à penser que l'apparition, dès 1957-1958, d'une nouvelle génération d'avions de transport aux performances élevées était de nature à remettre en cause les structures des espaces aériens nationaux, notamment l'espace supérieur. A terme, l'espace aérien supérieur des sept pays paraissait devoir être unifié.

Très rapidement, il est apparu en réalité que l'application stricte de ce concept dans des pays dont les systèmes de contrôle présentaient des degrés de développement technique différents, tant pour les systèmes civils que militaires, présentait des difficultés.

C'est ainsi que la France et le Royaume-Uni faisaient savoir qu'en l'absence de concept opérationnel commun, il convenait de fixer des règles d'application de la Convention ; ces règles, élaborées en 1966, précisaient que l'exécution du contrôle du trafic aérien

(1) Au-dessus de 6 000 mètres.

s'effectuait soit directement par Eurocontrol pour les pays choisissant cette formule, soit par les Etats eux-mêmes, lorsque ceux-ci n'étaient pas en mesure de confier cette tâche à Eurocontrol.

La France et le Royaume-Uni ont choisi cette dernière solution, estimant que se dessaisir du contrôle direct de leur espace aérien hypothéquerait gravement leur politique de défense.

L'application de la Convention s'est donc trouvée limitée à l'espace aérien supérieur de l'Allemagne du Nord et des pays du Benelux, application concrétisée dès 1972 par la mise en service du centre de contrôle de Maastricht (Pays-Bas) (1) ; l'avenir de ce centre, toujours en service, fait l'objet d'études détaillées de la part des services techniques de l'Organisation.

Le centre de contrôle de Karlsruhe, réalisé par l'Organisation et couvrant l'espace aérien supérieur de l'Allemagne du Sud depuis 1976, fonctionne en fait sous le contrôle direct des autorités allemandes.

Il en est de même du centre de contrôle de Shannon (Irlande), également mis en service par l'Organisation en 1976.

L'expérience acquise par les Etats durant ces années d'application limitée de la Convention a permis de vérifier que les concepts de base devaient être profondément revus. En effet, l'espace aérien forme un tout, sur les plans technique et économique, ce qui ne justifie plus la ségrégation entre les espaces inférieur et supérieur ; en outre, le développement des moyens informatiques et les possibilités d'échanges directs entre calculateurs offrent des possibilités d'intégration technique efficace, seule réellement nécessaire du point de vue de l'exécution du contrôle du trafic dans l'espace aérien européen.

En revanche, le problème de la gestion des courants de trafic, à cet échelon européen, s'est avéré extrêmement important.

C'est à la lumière de ces réflexions que les Etats membres d'Eurocontrol ont élaboré un Protocole modificatif à la Convention actuelle.

Ce protocole, signé le 12 février 1981, précise et définit le champ d'action de l'Organisation après le 1^{er} mars 1983, compte tenu des besoins réels des Etats et des usagers de l'espace aérien, tant civils que militaires.

Selon ce protocole, les tâches d'étude et de coordination d'Eurocontrol sont renforcées, tandis que l'Organisation conserve la possibilité d'exercer, à la demande des Etats membres ou d'Etats

(1) En fait, le secteur supérieur « Amsterdam » n'a jamais été mis en service au centre de Maastricht.

tiers, des responsabilités opérationnelles directes. L'objectif essentiel du Protocole est d'assurer la plus grande souplesse possible dans la définition des missions et des moyens de l'Organisation, de manière à lui permettre de mieux répondre à l'évolution des besoins des Etats et des usagers, en fonction notamment des développements très rapides constatés dans le domaine du trafic aérien et de son contrôle, sur les plans économique et technique.

L'article II du Protocole précise les tâches de l'Organisation. Il s'agit notamment :

- de l'analyse des besoins futurs du trafic aérien et des nouvelles techniques requises pour répondre à ces besoins ;
- de l'élaboration des objectifs communs à long terme en matière de navigation aérienne ;
- de la coordination des plans nationaux à moyen terme pour aboutir à l'établissement d'un plan commun pour les services et installations de la circulation aérienne dans le cadre des objectifs à long terme ;
- de la promotion des politiques communes en matière de systèmes de navigation aérienne et au sol ;
- de la coordination des programmes de recherches ;
- de l'établissement et de la perception des redevances imposées aux usagers des services de la navigation aérienne ;
- de la mise en œuvre, pour le compte des Parties contractantes ou des Etats tiers intéressés, d'un système international de gestion des courants de trafic.

En outre, l'Organisation peut être chargée par un ou plusieurs Etats membres d'assister ces Etats dans des tâches spécifiques allant de la conception à l'exploitation d'installations et services de navigation aérienne.

Elle peut enfin fournir ses services à des Etats non membres, des Accords entre les intéressés et Eurocontrol précisant les modalités de l'action de l'Organisation dans ce domaine.

Le Protocole renforce les privilèges et immunités de l'Organisation, traduisant ainsi la volonté des Etats membres de doter cette Organisation des moyens juridiques adéquats pour remplir sa mission.

Il consacre en outre le régime propre de prévoyance sociale de l'Organisation. Les membres du personnel seront exemptés de toute contribution obligatoire aux organismes nationaux de prévoyance. Des Accords avec Eurocontrol viendront préciser les modalités de mise en œuvre de cette exemption.

Le Protocole n'a pas modifié l'organisation interne d'Euro-control qui comprend toujours une Commission permanente et une Agence comprenant le comité de gestion, organe direct d'administration, et la Direction générale placée sous la responsabilité d'un directeur général.

La Commission permanente, qui comprend les représentants des Parties contractantes, demeure l'organe de décision au niveau politique. Elle approuve le programme de travail, les programmes d'investissement, le budget de l'Organisation. Elle exerce sa tutelle sur l'Agence et approuve les Accords de l'Organisation passés avec un ou plusieurs Etats membres ou non membres.

Les décisions qui ont un caractère obligatoire pour les Etats membres sont prises à l'unanimité ; il est en outre prévu la faculté pour un Etat membre de déroger à ces décisions pour des raisons impératives d'intérêt national. L'approbation des Accords conclus par l'Organisation est également acquise à l'unanimité.

En revanche, les décisions relatives au fonctionnement interne de l'Organisation sont prises à la double majorité des Etats membres et des suffrages pondérés en fonction de leur contribution annuelle au budget de l'Organisation.

L'Agence est, quant à elle, l'organe chargé de l'exécution des tâches de l'Organisation. Son statut est fixé par l'Annexe 1 au Protocole.

Elle est administrée par un comité de gestion — qui comprend des représentants des parties contractantes — et par un directeur général nommé par la Commission, selon l'article 3 de l'annexe I.

Cette dernière modifie les conditions de financement de l'Organisation. Alors que les contributions des Etats étaient calculés proportionnellement à leur produit national brut, ce dernier facteur ne joue plus qu'à concurrence de 30 % de la contribution annuelle, le surplus étant calculé proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de chaque Etat membre.

Cette nouvelle formule de répartition permet de tenir compte non seulement de la capacité contributive de chaque Etat, représentée par son produit national brut, mais aussi par l'importance de la circulation aérienne dans son espace aérien.

Toutefois il est prévu qu'en aucun cas la contribution d'un Etat ne puisse dépasser 30 % du montant des contributions de l'ensemble des Etats-membres.

Le Protocole comprend deux autres Annexes.

L'Annexe II délimite les régions d'information de vol dans lesquelles s'applique la Convention.

L'Annexe III fixe la destinée des centres de contrôle aérien de Karlsruhe, Shannon et Maastricht. Les deux premiers passent complètement sous le contrôle des Etats où ils se situent. Le centre de Maastricht continue pendant une période transitoire d'être placé sous la responsabilité de l'Organisation jusqu'à ce qu'une décision définitive soit prise à son sujet.

L'article XI du Protocole précise les modalités de son entrée en vigueur. Il a été signé par les sept Etats membres de l'Organisation. Le Portugal a également été invité à le signer ; il deviendra ainsi le huitième Etat membre d'Eurocontrol.

En effet, tout Etat signataire du Protocole qui n'est pas partie à la Convention de 1960 deviendra par la ratification de ce Protocole, partie à la Convention de 1960 amendée par ce Protocole.

Il est normalement prévu que ce Protocole entre en vigueur le 1^{er} mars 1983, soit à l'expiration de la période de vingt ans pour laquelle avait été initialement conclue la Convention de 1960, après sa ratification par les sept Etats membres actuels d'Eurocontrol. Toutefois, le même article XI du Protocole précise la date d'entrée en vigueur si les sept ratifications nécessaires n'intervenaient pas avant le 1^{er} mars 1983.

La ratification du Protocole vaudra également ratification de l'accord multilatéral relatif aux redevances de route signé le même jour que le Protocole et dont l'analyse figure ci-après.

Il convient enfin de relever que le Protocole signé en plusieurs langues précise que le texte français fera foi en cas de divergence entre les textes.

Loin d'avoir remis en question Eurocontrol, le Protocole signé le 12 février 1981 à Bruxelles, en redéfinissant de façon plus réaliste les fonctions de cette Organisation, est de nature à redonner un second souffle à cette Organisation qui garde toute son utilité dans le concert européen des Nations.

I. — B. — L'accord multilatéral relatif aux redevances de route.

Le 18 septembre 1970 les sept Etats membres d'Eurocontrol signaient à Bruxelles un Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route. Par cet Accord, les Gouvernements signataires s'engageaient dans une politique commune d'établissement des redevances pour l'usage des installations et services de navigation aérienne de route dans l'espace aérien relevant de leur compétence.

Par une série d'accords bilatéraux subséquents avec Eurocontrol, les pays membres de cette Organisation lui ont, en outre, confié le soin de percevoir en leur nom, auprès des usagers, les redevances établies conformément à l'Accord multilatéral du 18 septembre 1970. Quatre pays tiers, l'Autriche, la Suisse, le Portugal et l'Espagne devaient également confier cette mission à Eurocontrol.

Profitant de l'élaboration du Protocole amendant la Convention de 1960, les Etats membres d'Eurocontrol et les quatre pays associés décidèrent de remplacer par un seul Accord l'ensemble du dispositif décrit ci-dessus, et d'en renforcer certains éléments.

Ces onze Etats ont signé le 12 février 1981 l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route qui doit entrer en vigueur à la même date que le Protocole amendant la Convention Eurocontrol de 1960.

Par cet Accord, les Etats signataires conviennent de créer un système commun d'établissement et de perception de redevances de route et d'utiliser à cette fin les services d'Eurocontrol. L'objectif poursuivi est une unification des conditions d'application et des méthodes de calcul des redevances, dans l'intérêt des Etats membres comme dans celui des usagers. La perception des redevances est confiée à Eurocontrol, ce qui en diminue les frais pour l'ensemble des Etats membres et simplifie les relations avec les usagers de l'espace aérien européen.

Pour permettre la gestion du système mis en place, la Commission et le Comité de gestion d'Eurocontrol sont élargis aux représentants des Etats qui ne sont pas membres d'Eurocontrol, comme dans le Protocole modifiant la Convention d'Eurocontrol. Il est prévu que les décisions essentielles de la Commission élargie, celles qui définissent les conditions d'établissement et de perception de la redevance et arrêtent le règlement financier, sont prises à l'unanimité, avec une faculté de dérogation en cas de raisons impératives d'intérêt national.

Les autres décisions sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés; afin de préserver les intérêts des Etats membres d'Eurocontrol, il est prévu que, dans le cas des décisions relatives au budget de l'organisation dans ce domaine et des Accords conclus au nom de celle-ci, cette majorité doit comprendre la majorité pondérée de ces Etats membres, telle qu'elle est définie dans le Protocole modificatif.

L'Accord confie la perception des redevances à Eurocontrol. Les Etats membres ont souhaité renforcer les moyens juridiques de poursuivre ce recouvrement.

A cet effet, après avoir défini le débiteur de la redevance, l'Accord prévoit le recouvrement par Eurocontrol de l'ensemble des redevances dues pour un même vol, regardées comme une redevance unique. A défaut pour l'usager de s'acquitter des sommes dues, il est prévu que le recouvrement forcé peut avoir lieu, à l'initiative d'Eurocontrol soit par celle-ci, soit, à sa demande, par un Etat contractant, et par voie administrative ou judiciaire. Chaque Etat contractant fait connaître les procédures appliquées sur son territoire. En France, c'est l'agent judiciaire du Trésor qui poursuivra ce recouvrement par les voies ordinaires, au nom de l'ensemble des Etats contractants.

L'Accord organise enfin les conditions dans lesquelles les décisions rendues dans les Etats contractants seront reconnues et exécutées dans les autres Etats selon une procédure simplifiée. Il comporte à cet égard une innovation importante puisque cette procédure sera applicable non seulement aux décisions juridictionnelles mais aussi aux décisions administratives, y compris dans les Etats qui ne connaissent pas la procédure de recouvrement par la voie administrative.

En ce qui concerne les Etats membres d'Eurocontrol, la ratification du Protocole amendant la Convention Eurocontrol emporte ratification de l'Accord multilatéral. En outre, l'article 29 de l'Accord précise qu'ils sont liés par l'Accord aussi longtemps que la Convention amendée sera en vigueur. Ainsi est solennellement marquée la volonté des Etats membres d'Eurocontrol de lier étroitement l'Accord multilatéral à la Convention amendée.

En revanche, les Etats non membres d'Eurocontrol se sont engagés pour cinq ans, tacitement renouvelables sauf préavis de dénonciation de deux ans. Cette souplesse laissée aux Etats non membres d'Eurocontrol devrait permettre à d'autres Etats que les quatre déjà associés d'adhérer à cet Accord multilatéral.

L'Accord multilatéral est rédigé dans les langues des Parties contractantes. Le français fera foi en cas de divergences entre les textes.

Telles sont les dispositions qui vous sont soumises en application de l'article 53 de la Constitution.

II. — Protocole portant modification du Protocole additionnel à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », signé à Bruxelles le 21 novembre 1978.

Le Traité constitutif d'Eurocontrol du 13 décembre 1960 ne comporte aucune disposition relative aux traitements du personnel de l'Organisation. Dans ces conditions, les personnels de l'Organisation sont assujettis à l'impôt sur le revenu à leur lieu d'affectation.

Ce système conduit à des inégalités choquantes entre fonctionnaires de l'Organisation. En vue de rétablir l'égalité de traitement des intéressés, il s'est révélé nécessaire d'annuler les disparités entre les fiscalités directes nationales. C'est pourquoi le statut du personnel a prévu, en 1963, un système de coefficient d'ajustement dont l'objet est de moduler, par pays, la rémunération brute des fonctionnaires de l'Organisation.

Par ailleurs, afin de répondre aux exigences du principe visant à l'équité financière entre les Etats membres d'Eurocontrol, le Protocole additionnel à la Convention du 6 juillet 1970 remédie à l'inégalité financière entre les Etats membres : l'Etat, percepteur d'impôt sur les rémunérations versées aux fonctionnaires de l'Organisation, rembourse à celle-ci un montant aussi proche que possible du total des impôts ainsi perçus, les sommes reversées étant affectées en recette au budget de fonctionnement.

Ces dispositions particulières se traduisent par un certain nombre de difficultés :

— la détermination des coefficients d'ajustement nécessite l'étude et la connaissance approfondie de tous les systèmes fiscaux nationaux ; des calculs longs et complexes doivent être effectués au moins deux fois par an, pour plus d'un millier de situations, et vérifiés par les administrations fiscales nationales ;

— du point de vue budgétaire, il est difficile d'effectuer de bonnes prévisions en matière de dépenses de personnel ou en matière de recettes au titre des impôts nationaux. Les flux budgétaires sont complexes et se traduisent par un gonflement fictif des crédits inscrits en dépense au budget de fonctionnement ainsi que des contributions des Etats membres ;

— sur le plan financier, le décalage d'une année au minimum entre les dépenses relatives au coefficient d'ajustement et les recettes au titre de l'impôt conduit à un financement de montants qui vont croissant chaque année.

De plus, il y a distorsion entre l'impôt perçu par les Etats membres et l'impôt effectivement remboursé à l'Organisation ; en effet, certains Etats remboursent le montant du précompte professionnel opéré sur les rémunérations ; toute différence entre précompte et impôt réel conduit alors à une distorsion.

Ces graves inconvénients n'existent pas dans un système d'impôt sur le revenu perçu par l'Organisation sur les traitements qu'elle verse, dit impôt interne. Les dépenses et les recettes au titre des impôts sont imputées au même moment, l'impôt interne étant fondé sur la situation administrative des fonctionnaires. Les distorsions dues au remboursement de l'impôt national sont supprimées.

Par ailleurs, le système d'imposition interne respecte le principe de l'égalité des rémunérations en termes de pouvoir d'achat quel que soit le lieu d'affectation, ainsi que le principe de l'équité financière entre les Etats membres.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

**Sur le rapport du Ministre des Relations extérieures,
Vu l'article 39 de la Constitution,**

Décète :

Le présent projet de loi, autorisant la ratification de trois Accords relatifs à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Relations extérieures, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Est autorisée la ratification du Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, ensemble un Accord multilatéral relatif aux redevances de route, signés à Bruxelles le 12 février 1981 dont les textes sont annexés à la présente loi.

Art. 2.

Est autorisée la ratification du Protocole portant modification du Protocole additionnel à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », signé à Bruxelles le 21 novembre 1978 dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 21 juin 1982.

Signé : PIERRE MAUROY.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Relations extérieures,

Signé : CLAUDE CHEYSSON.

ANNEXES



ACCORD MULTILATERAL
relatif aux redevances de route,
fait à Bruxelles le 12 février 1981.

La République fédérale d'Allemagne,
La République d'Autriche,
Le Royaume de Belgique,
L'Espagne,
La République française,
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
L'Irlande,
Le Grand-Duché de Luxembourg,
Le Royaume des Pays-Bas,
La République portugaise,
La Confédération suisse,
ci-après dénommés « les Etats contractants »,
L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation
aérienne,
ci-après dénommée « Eurocontrol »,

Considérant que les Accords conclus par des Etats européens avec Eurocontrol en vue de la perception de redevances de route, doivent être remplacés du fait de la modification de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1980 ;

Reconnaissant que la coopération sur le plan de l'établissement et de la perception des redevances de route s'est avérée efficace dans le passé ;

Désireux de poursuivre et de renforcer la coopération qui a été instaurée ;

Décidés à mettre en œuvre, compte tenu des orientations recommandées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale, un système européen uniforme de redevances de route accessible au plus grand nombre possible d'Etats européens ;

Convaincus que cette uniformisation permettra également de faciliter la consultation des usagers ;

Considérant qu'il est souhaitable que les Etats participant au système de redevances de route Eurocontrol renforcent les pouvoirs de l'Organisation en matière de recouvrement des redevances ;

Reconnaissant qu'un tel système exige de nouvelles bases juridiques ;

sont convenus des dispositions qui suivent :

Article 1^{er}.

1. Les Etats contractants conviennent d'adopter une politique commune pour ce qui est des redevances à percevoir au titre des installations et services de navigation aérienne de route ci-après dénommées « redevances de route », dans l'espace aérien des régions d'information de vol relevant de leur compétence.

2. Ils conviennent en conséquence de créer un système commun d'établissement et de perception de redevances de route et d'utiliser à cette fin les services d'Eurocontrol.

3. A cet effet la Commission permanente et le Comité de gestion d'Eurocontrol sont élargis aux représentants des Etats contractants qui ne sont pas membres d'Eurocontrol et sont ci-après dénommés « la Commission élargie » et « le Comité élargi ».

4. Les régions d'information de vol mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus sont énumérées à l'Annexe I au présent Accord. Toute modification qu'un Etat contractant souhaite apporter à la liste de ses régions d'information de vol est subordonnée à l'Accord unanime de la Commission élargie, lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par le présent Accord. Toute modification qui n'a pas un tel effet sera notifiée à Eurocontrol par l'Etat contractant intéressé.

Article 2.

Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission élargie, sous réserve des dispositions du b) du paragraphe 1 de l'article 6.

Article 3.

1. La Commission élargie a pour mission d'établir le système commun de redevances de route de manière que :

a) Ces redevances soient établies suivant une formule commune qui tienne compte des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et services de la navigation aérienne de route et de l'exploitation du système ainsi que des coûts encourus par Eurocontrol pour l'exploitation du système;

b) Ces redevances soient perçues par Eurocontrol à raison d'une redevance unique par vol effectué.

2. La Commission élargie est chargée à cet effet :

a) D'établir les principes régissant la détermination des coûts mentionnés au a) du paragraphe 1 ci-dessus;

b) D'établir la formule de calcul des redevances de route;

c) D'approuver pour chaque période d'application le taux de recouvrement des coûts mentionnés au a) du paragraphe 1 ci-dessus;

d) De déterminer l'unité de compte dans laquelle les redevances de route sont exprimées;

e) De déterminer les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application;

f) De déterminer les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route;

g) D'approuver les rapports du Comité élargi;

h) D'arrêter le règlement financier applicable au système de redevances de route;

i) D'approuver les accords entre Eurocontrol et tout Etat désireux d'utiliser les moyens ou l'assistance technique d'Eurocontrol en matière de redevances de navigation aérienne ne relevant pas du présent Accord;

j) D'approuver l'annexe budgétaire proposée par le Comité élargi conformément au c) du paragraphe 1 de l'article 5.

3. La Commission élargie établit son règlement intérieur à l'unanimité de tous les Etats contractants.

Article 4.

Chaque Etat contractant dispose d'une voix au Comité élargi, sous réserve des dispositions du b) du paragraphe 2 de l'article 6.

Article 5.

1. Le Comité élargi est chargé :

- a) De préparer les décisions de la Commission élargie ;
- b) De surveiller le fonctionnement du système de redevances de route, y compris l'utilisation des moyens mis en œuvre à cette fin par Eurocontrol et de prendre toutes mesures nécessaires notamment en ce qui concerne le recouvrement des redevances de route, conformément aux décisions de la Commission élargie ;
- c) De faire rapport à la Commission élargie sur les moyens nécessaires au fonctionnement du système de redevances de route et de lui soumettre l'annexe budgétaire relative aux activités d'Eurocontrol en matière de redevances de route ;
- d) De toutes autres tâches qui lui sont confiées par la Commission élargie.

2. Le Comité élargi établit son règlement intérieur sous réserve des dispositions prévues au a) du paragraphe 2 de l'article 6.

Article 6.

1. Les décisions de la Commission élargie sont acquises dans les conditions suivantes :

a) Dans les cas prévus aux a) à f) et h) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à l'unanimité de tous les Etats contractants et sont obligatoires pour chaque Etat contractant ; à défaut de décision unanime, la Commission élargie prend une décision à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés ; tout Etat contractant qui ne peut, pour des raisons impératives d'intérêt national, appliquer cette décision présente à la Commission élargie un exposé de ces raisons ;

b) Dans les cas prévus aux i et j) du paragraphe 2 de l'article 3, la décision est prise à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés sous réserve que ces suffrages comprennent la majorité pondérée des Etats membres d'Eurocontrol telle qu'elle résulte des dispositions reproduites à l'Annexe 2 du présent Accord ; chaque année, Eurocontrol fait connaître aux Etats contractants qui ne sont pas membres d'Eurocontrol le nombre de voix dont disposent les Etats membres d'Eurocontrol en application de ces dispositions ;

c) Dans les cas prévus au g) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés. Il en est de même pour les recours introduits au nom d'Eurocontrol par la Commission élargie devant le tribunal arbitral prévu à l'article 25.

2. a) Le règlement intérieur du Comité élargi y compris les règles relatives aux prises de décision, est approuvé par la Commission élargie à l'unanimité de tous les Etats contractants.

b) Toutefois, au cas mentionné au c) du paragraphe 1 de l'article 5, les délibérations du Comité élargi sont prises conformément au b) du paragraphe 1 du présent article.

Article 7.

Eurocontrol détermine selon la réglementation en vigueur les redevances de route dues pour chaque vol effectué dans l'espace aérien défini à l'article 1^{er}.

Article 8.

Eurocontrol perçoit les redevances de route mentionnées à l'article 7. A cette fin, elles constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'Eurocontrol et payable à son siège.

Article 9.

La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu.

Article 10.

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.

Article 11.

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Article 12.

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par Eurocontrol, soit, à la requête d'Eurocontrol, par un Etat contractant.

2. Le recouvrement est poursuivi, soit par voie judiciaire, soit par voie administrative.

3. Chaque Etat contractant fait connaître à Eurocontrol les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

Article 13.

La procédure de recouvrement est introduite dans l'Etat contractant :

- 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'un Etat contractant ;
- c) Où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes a) et b) ci-dessus ;
- d) Où Eurocontrol a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes a) à c) ci-dessus.

Article 14.

Eurocontrol a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties au présent Accord.

Article 15.

Sont reconnues et exécutées dans les autres Etats contractants, les décisions suivantes prises dans un Etat contractant :

- 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 16.

Les décisions mentionnées à l'article 15 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants :

a) Si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 13 ;

b) Si la décision est manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis ;

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, introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis ;

e) Si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances et rendue dans l'Etat requis ;

f) Si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine, pour rendre sa décision, 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 l'Etat requis, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que s'il avait fait application des règles du droit international privé de l'Etat requis.

Article 17.

Les décisions mentionnées à l'article 15 qui sont exécutoires dans l'Etat d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans l'Etat requis. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis.

Article 18.

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 15 sont satisfaites ;

d) De tout document établissant que la décision est exécutoire dans l'Etat 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 l'Etat requis l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

Article 19.

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 16. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans l'Etat requis.

2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de l'Etat requis dans la mesure où le présent Accord n'en dispose pas autrement.

Article 20.

Le montant perçu par Eurocontrol sera versé aux Etats contractants dans les conditions prévues par décision du Comité élargi.

Article 21.

Lorsqu'un Etat contractant a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à Eurocontrol, qui applique la procédure prévue à l'article 20. Les frais de recouvrement encourus par cet Etat sont mis à la charge d'Eurocontrol.

Article 22.

Les autorités compétentes des Etats contractants coopèrent avec Eurocontrol dans l'établissement et la perception des redevances de route.

Article 23.

Si le Comité élargi décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Etats contractants concernés peuvent prendre toutes les mesures qu'ils jugent appropriées. En pareil cas, les dispositions du présent Accord relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

Article 24.

En cas de crise ou de guerre, les dispositions du présent Accord ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Etats contractants concernés.

Article 25.

1. Tout différend qui pourra naître soit entre les Etats contractants, soit entre les Etats contractants et Eurocontrol représentée par la Commission élargie, relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou de ses Annexes et qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement sera soumis à arbitrage à la requête de l'une quelconque des parties.

2. A cet effet, chacune des parties désignera dans chaque cas un arbitre et les arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un tiers arbitre.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

4. Chaque partie prendra à sa charge les frais concernant son arbitre et sa représentation dans la procédure devant le tribunal ; les frais afférents au tiers arbitre ainsi que les autres frais seront supportés par les parties à parts égales. Le tribunal arbitral peut toutefois fixer une répartition différente des frais s'il le juge approprié.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les parties au différend.

Article 26.

Le présent Accord remplace l'Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route du 8 septembre 1970.

Cette disposition ne porte pas préjudice à tout Accord entre Eurocontrol et un Etat non membre d'Eurocontrol, relatif à la perception des redevances de route qui concerne les régions d'information de vol visées à l'article 1^{er} du présent Accord, et qui restera en vigueur jusqu'à ce que cet Etat devienne partie au présent Accord.

Article 27.

1. Le présent Accord est ouvert à la signature, avant la date de son entrée en vigueur, de tout Etat participant à la date de la signature au système de perception des redevances de route Eurocontrol ou admis à signer de l'accord unanime de la Commission permanente.

2. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique. La ratification du Protocole, ouvert à la signature le 12 février 1981 à Bruxelles, amendement la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) du 13 décembre 1960, ci-après dénommé « le Protocole », emporte ratification dudit Accord.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur du Protocole en ce qui concerne Eurocontrol, les Etats membres d'Eurocontrol et les Etats qui auront déposé leur instrument de ratification à une date antérieure.

4. Pour tout Etat dont l'instrument de ratification est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt de son instrument de ratification.

5. Par sa signature, Eurocontrol devient partie au présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats signataires dudit Accord de toute signature dudit Accord, de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

Article 28.

1. Tout Etat peut adhérer au présent Accord.

Toutefois, à l'exception des Etats européens adhérant à la Convention amendée visée au paragraphe 2 de l'article 27, les Etats ne peuvent adhérer au présent Accord qu'avec l'approbation de la Commission élargie statuant à l'unanimité.

2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les Gouvernements des autres Etats contractants.

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

Article 29.

1. Les Etats parties à la Convention amendée sont liés par le présent Accord aussi longtemps que ladite Convention amendée reste en vigueur.

2. Les Etats qui ne sont pas parties à la Convention amendée seront liés par le présent Accord pour une durée de cinq ans décomptée à partir du jour où il est, à leur égard, entré en vigueur ou jusqu'à expiration de la Convention, si cette dernière

date est la plus rapprochée. Cette période de cinq ans est automatiquement prolongée par périodes de cinq ans à moins que l'Etat concerné n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à sa participation au présent Accord. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de ladite notification.

3. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de toute notification faite par une Partie contractante à la Convention amendée de son intention de mettre fin à ladite Convention.

Article 30.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'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 Accord.

Fait à Bruxelles, le 12 février 1981, en langues allemande, anglaise, espagnole, française, néerlandaise et portugaise, les six textes étant également authentiques, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale d'Allemagne :	Pour l'Irlande :
H. BLOMEYER-BARTENSTEIN.	ALBERT REYNOLDS T. D. MARY TINNEY.
Pour la République d'Autriche :	Pour le Grand-Duché de Luxembourg :
F. BOGEN.	JOSY BARTHEL. PIERRE WURTH.
Pour le Royaume de Belgique :	Pour le Royaume des Pays-Bas :
CHARLES-FERDINAND NOTHOMB. R. URBAIN.	J. H. O. INSENGER. N. SMITH-KROES.
Pour l'Espagne :	Pour la République portugaise :
NUÑO AGUIRRE DE CARCER. FRANSISCO CAL PARDO.	JOSÉ CARLOS PINTO SOROMENHO VIANA BAPTISTA. JOAO EDUARDO NUNES DE OLIVEIRA PEQUITO.
Pour la République française :	Pour la Confédération suisse :
FRANCE DE HARTINGH. ROGER MACHENAUD.	A. HURNI.
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	Pour Eurocontrol :
PETER WAKEFIELD K. B. E., C. M. G. DAVID GARRO TREFGARNE.	DAVID GARRO TREFGARNE. J. LEVEQUE.

ANNEXES

ANNEXE I

Régions d'information de vol.

Etats contractants :	Régions d'information de vol :
République fédérale d'Allemagne.	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.
République d'Autriche .	Région d'information de vol Wien.
Royaume de Belgique et grand-duché de Luxembourg.	Région supérieure d'information de vol Bruxelles. Région d'information de vol Bruxelles.
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 ...	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.
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.
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon. Région d'information de vol Shannon.
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.
Confédération suisse ...	Région supérieure d'information de vol Genève. Région d'information de vol Genève. Région supérieure d'information de vol Zürich. Région d'information de vol Zürich.

ANNEXE II

b) du paragraphe 1 de l'article 6.

Extraits de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

Article 7.3 de la Convention.

« Sauf dispositions contraires, les directives et les mesures prises dans les cas prévus au b) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 6 sont adoptées par la Commission à la majorité des suffrages exprimés, étant entendu que :

Ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 ci-après ;

Ces suffrages doivent représenter la majorité des Parties contractantes votant. »

Article 8 de la Convention.

« 1. La pondération prévue à l'article 7 est déterminée selon le tableau suivant :

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

	Nombre de voix.
Inférieur à 1 p. 100	1
De 1 p. 100 à moins de 2 p. 100	2
De 2 p. 100 à moins de 3 p. 100	3
De 3 p. 100 à moins de 4 1/2 p. 100	4
De 4 1/2 p. 100 à moins de 6 p. 100	5
De 6 p. 100 à moins de 7 1/2 p. 100	6
De 7 1/2 p. 100 à moins de 9 p. 100	7
De 9 p. 100 à moins de 11 p. 100	8
De 11 p. 100 à moins de 13 p. 100	9
De 13 p. 100 à moins de 15 p. 100	10
De 15 p. 100 à moins de 18 p. 100	11
De 18 p. 100 à moins de 21 p. 100	12
De 21 p. 100 à moins de 24 p. 100	13
De 24 p. 100 à moins de 27 p. 100	14
De 27 p. 100 à moins de 30 p. 100	15
30 p. 100	16

2. La fixation initiale du nombre des voix est faite, à compter de la mise en vigueur du Protocole ouvert à la signature, à Bruxelles en 1981, 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 19 des statuts de l'agence.

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, dans les conditions prévues ci-dessus. »

Article 19 de l'Annexe I à la Convention (Statuts de l'agence.)

« 1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après :

a) Une première fraction, à concurrence de 30 p. 100 de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous ;

b) Une deuxième fraction, à concurrence de 70 p. 100 de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.

2. Aucune Partie contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30 p. 100 du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe ci-dessus dépassait 30 p. 100, l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.

3. 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 de la Commission 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 en unités de compte européennes.

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

PROTOCOLE

amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, fait à Bruxelles le 12 février 1981.

La République fédérale d'Allemagne,
Le Royaume de Belgique,
La République française,
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
L'Irlande,
Le Grand-Duché de Luxembourg,
Le Royaume des Pays-Bas,
La République portugaise,

Considérant que l'évolution de la circulation aérienne exige une révision de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 visant à instaurer un système de contrôle aérien européen organisé en commun par les Etats membres en ce qui concerne la circulation aérienne générale dans l'espace aérien supérieur,

Considérant qu'il est souhaitable 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,

Désireux d'élargir et de renforcer la coopération avec d'autres Etats qui sont intéressés à la réalisation des tâches confiées à Eurocontrol en vue d'améliorer son efficacité, notamment en ce qui concerne la gestion des courants de trafic,

Désireux d'encourager les Etats intéressés à devenir membres d'Eurocontrol,

sont convenus des dispositions qui suivent :

Article I^{er}.

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, telle que modifiée par le Protocole additionnel signé à Bruxelles le 6 juillet 1970 modifié lui-même par le Protocole signé à Bruxelles le 21 novembre 1978, ci-après dénommé « la Convention », est amendée selon les dispositions des articles suivants.

Article II.

L'article 1^{er} de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 1^{er} ».

1. Les Parties contractantes conviennent de renforcer leur coopération dans le domaine de la navigation aérienne et de développer leurs activités communes en ce domaine, 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. Elles conviennent en conséquence :

a) De fixer des objectifs communs à long terme en matière de navigation aérienne et, dans ce cadre, d'établir un plan commun à moyen terme portant sur les services et installations de la circulation aérienne ;

b) D'élaborer des plans communs relatifs au perfectionnement des personnels, aux procédures et aux programmes de recherche et de développement concernant les installations et services visant à assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne ;

c) De se concerter sur toute autre mesure nécessaire pour assurer l'écoulement sûr et ordonné du trafic aérien ;

d) De constituer un fonds commun d'expérience relatif aux aspects opérationnel, technique et financier de la navigation aérienne ;

e) De coordonner leurs activités en ce qui concerne la gestion des courants de trafic aérien en mettant sur pied un système international de gestion des courants de trafic en vue d'assurer l'utilisation la plus efficace 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. Celle-ci comporte deux organes :

— une « Commission permanente pour la sécurité aérienne », ci-après dénommée « la Commission », qui constitue l'organe responsable de la politique générale de l'Organisation ;

— une « Agence pour la sécurité de la navigation aérienne », ci-après dénommée « l'Agence », dont les statuts figurent à l'Annexe 1 à la présente Convention. L'Agence constitue l'organe chargé de l'exécution des tâches qui sont fixées par la présente Convention, ou qui, en application de celles-ci, lui sont confiées par la Commission.

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

Article III.

L'article 2 de la Convention est abrogé. L'article 6 de la Convention devient l'article 2 ainsi rédigé :

« Article 2.

1. L'Organisation est chargée des tâches suivantes :

a) Analyser les besoins futurs du trafic aérien ainsi que les nouvelles techniques requises pour répondre à ces besoins ;

b) Elaborer et adopter des objectifs communs à long terme en matière de navigation aérienne ;

c) Coordonner les plans nationaux à moyen terme pour aboutir à l'établissement d'un plan commun à moyen terme portant sur les services et installations de la circulation aérienne dans le cadre des objectifs à long terme mentionnés au b) ci-dessus ;

d) Promouvoir des politiques communes en matière de systèmes de navigation aérienne au sol et de bord, ainsi que de formation du personnel des services de la navigation aérienne ;

e) Etudier et promouvoir les mesures propres à accroître la rentabilité et l'efficacité dans le domaine de la navigation aérienne ;

f) Promouvoir et exécuter des études, des essais et des expérimentations touchant la navigation aérienne ; rassembler et diffuser le résultat des études, des essais et des expérimentations effectués par les Parties contractantes dans le domaine de la navigation aérienne ;

g) Coordonner les programmes de recherche et de développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne ;

h) Examiner les questions relevant du domaine de la navigation aérienne mises à l'étude par l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou par d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile ;

i) Etudier les amendements aux plans régionaux de navigation aérienne à présenter à l'Organisation de l'Aviation civile internationale ;

j) Exécuter toute autre tâche qui pourrait lui être confiée en application du c) du paragraphe 1 de l'article 1^{er} ;

k) Assister les Parties contractantes et les Etats tiers intéressés dans la création et la mise en œuvre d'un système international de gestion des courants de trafic aérien ;

l) Etablir et percevoir les redevances imposées aux usagers des services de la navigation aérienne conformément à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et pour le compte des Parties contractantes et des Etats tiers parties à cet Accord.

Des Accords particuliers peuvent être conclus entre l'Organisation et des Etats non membres intéressés à participer à l'exécution de ces tâches.

2. L'Organisation peut être chargée, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, des tâches suivantes :

a) Assister lesdites Parties, dans l'exécution de tâches spécifiques de navigation aérienne, telles que la conception et la réalisation d'installations et services de circulation aérienne ;

b) Fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de circulation aérienne, pour le compte desdites Parties ;

c) Assister lesdites Parties en ce qui concerne le calcul et la perception des redevances imposées par celles-ci aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route.

L'exécution de telles tâches est réglée dans chaque cas par des accords particuliers conclus entre l'Organisation et les parties intéressées.

3. L'Organisation peut en outre, à la demande d'un ou plusieurs Etats non membres, être chargée des tâches suivantes :

a) Assister lesdits Etats en ce qui concerne la gestion des courants de trafic aérien, la planification et la fourniture des services et équipements de navigation aérienne ;

b) Assister lesdits Etats en ce qui concerne le calcul et la perception des redevances imposées par ces Etats aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route.

L'exécution de telles tâches est réglée dans chaque cas par des accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Etats intéressés. »

Article IV.

Les articles 3 et 37 de la Convention sont regroupés dans un nouvel article 3 ainsi rédigé :

« Article 3.

1. La présente Convention s'applique aux services de la navigation aérienne de 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 2.

2. Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses régions d'information de vol figurant à l'Annexe 2 est subordonnée à l'Accord unanime de la Commission lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la Convention; toute modification qui n'a pas un tel effet sera 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. »

Article V.

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

« Article 5.

1. La Commission est composée de représentants des Parties contractantes. Chaque Partie contractante peut se faire représenter par plusieurs délégués afin de permettre notamment la représentation des intérêts de l'aviation civile et de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

2. Pour l'application du l) du paragraphe 1 de l'article 2, la Commission est élargie aux représentants des Etats non membres de l'Organisation qui sont parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route. La Commission ainsi élargie prend ses décisions dans les conditions fixées par cet Accord.

3. Si des dispositions à cet effet sont prévues dans d'autres accords conclus par l'Organisation avec des Etats tiers conformément au paragraphe 1 de l'article 2, notamment pour la gestion des courants de trafic, la Commission sera élargie et prendra ses décisions dans les conditions prévues par ces Accords. »

Article VI.

L'article 7 de la Convention devient l'article 6 ainsi rédigé :

« Article 6.

1. Pour l'accomplissement des tâches dévolues à l'Organisation par le paragraphe 1 de l'article 2, la Commission prend les mesures suivantes :

a) A l'égard des Parties contractantes :

Elle prend une décision :

— dans les cas mentionnés aux b) et c) du paragraphe 1 de l'article 2 ;

— dans les cas mentionnés aux a) et d) à k) du paragraphe 1 de l'article 2 lorsqu'elle estime nécessaire que les Parties contractantes s'engagent dans une action commune ; elle peut aussi, dans ces cas, formuler une recommandation aux Parties contractantes ;

b) A l'égard de l'Agence :

— elle approuve le programme de travail annuel et les programmes d'investissement et de travail portant sur plusieurs années que lui présente l'Agence pour l'accomplissement des tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2, ainsi que le budget et le rapport d'activité ; elle adresse à l'Agence des directives, lorsqu'elle l'estime nécessaire, pour l'accomplissement des tâches qui lui sont confiées ;

- elle prend toutes mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle dont elle dispose en vertu de la présente Convention et des statuts de l'Agence ;
- elle donne décharge à l'Agence de sa gestion relative au budget.

2. La Commission, en outre :

a) Approuve le statut administratif du personnel et le règlement financier ainsi que les mesures à prendre en application du paragraphe 2 de l'article 7 et du paragraphe 3 de l'article 19 des statuts de l'Agence ;

b) Nomme, pour une durée de cinq ans, les membres de la mission de contrôle en application du paragraphe 1 de l'article 22 des statuts de l'Agence.

3. La Commission autorise l'ouverture par l'Agence de négociations sur les Accords particuliers visés à l'article 2 et approuve les Accords négociés.

4. Les recours devant le tribunal arbitral prévu à l'article 31 sont introduits au nom de l'Organisation par la Commission. »

Article VII.

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

« Article 7.

1. Les décisions sont prises par la Commission statuant à l'unanimité des Parties contractantes et sont obligatoires pour ces dernières. Toutefois, si une Partie contractante notifie à la Commission que des raisons impératives d'intérêt national l'empêchent de donner suite à une décision prise à l'unanimité dans les domaines mentionnés aux b) et c) du paragraphe 1 de l'article 2, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de lui exposer les motifs de cette dérogation. Dans un délai de six mois à compter de cette notification, la Commission soit révisé sa décision antérieure, soit décide si certaines conditions ou limites doivent s'appliquer à la dérogation. Dans l'un et l'autre cas, la décision à prendre par la Commission exige l'unanimité des Parties contractantes.

2. La Commission statue sur les mesures prévues au a) du paragraphe 2 de l'article 6, au paragraphe 3 de l'article 6 et au paragraphe 3 de l'article 11 à l'unanimité des suffrages exprimés.

3. Sauf dispositions contraires, les directives et les mesures prises dans les cas prévus au b) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 6 sont adoptées par la Commission à la majorité des suffrages exprimés étant entendu que :

— ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 ci-après ;

— ces suffrages doivent représenter la majorité des Parties contractantes votant.

4. Les mesures prévues au b) du paragraphe 2 de l'article 6 sont prises par la Commission dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus, sous réserve que la majorité calculée conformément à ce paragraphe atteigne 70 p. 100 des suffrages pondérés exprimés.

5. Les recommandations sont formulées par la Commission à la majorité des Parties contractantes. »

Article VIII.

L'article 9 de la Convention devient l'article 8 ainsi rédigé :
« Article 8.

1. La pondération prévue à l'article 7 est déterminée selon le tableau suivant :

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

	Nombre de voix.
Inférieur à 1 p. 100	1
De 1 p. 100 à moins de 2 p. 100	2
De 2 p. 100 à moins de 3 p. 100	3
De 3 p. 100 à moins de 4 1/2 p. 100	4
De 4 1/2 p. 100 à moins de 6 p. 100	5
De 6 p. 100 à moins de 7 1/2 p. 100	6
De 7 1/2 p. 100 à moins de 9 p. 100	7
De 9 p. 100 à moins de 11 p. 100	8
De 11 p. 100 à moins de 13 p. 100	9
De 13 p. 100 à moins de 15 p. 100	10
De 15 p. 100 à moins de 18 p. 100	11
De 18 p. 100 à moins de 21 p. 100	12
De 21 p. 100 à moins de 24 p. 100	13
De 24 p. 100 à moins de 27 p. 100	14
De 27 p. 100 à moins de 30 p. 100	15
30 p. 100	16

2. La fixation initiale du nombre des voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, 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 19 des statuts de l'Agence.

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, dans les conditions prévues ci-dessus. »

Article IX.

Les articles 10 et 11 de la Convention deviennent les articles 9 et 10.

Article X.

L'article 12 de la Convention devient l'article 11 ainsi rédigé :
« Article 11.

1. La Commission assure avec les Etats et les organisations internationales intéressées les relations utiles à la réalisation de l'objet de l'Organisation.

2. La Commission est notamment, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 de l'article 6 et de l'article 13, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation, avec les organisations internationales, les Parties contractantes ou les Etats tiers, les Accords nécessaires à l'exécution des tâches de l'Organisation prévues à l'article 2.

3. La Commission peut, sur proposition de l'Agence, déléguer à cette dernière la décision d'ouvrir des négociations et de conclure les accords nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2. »

Article XI.

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 12 ainsi rédigé :

« Article 12.

Les Accords entre l'Organisation et une ou plusieurs Parties contractantes ou un ou plusieurs Etats non membres ou une organisation internationale, relatifs aux tâches prévues 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 au paragraphe 3 de l'article 6 et au paragraphe 3 de l'article 11. »

Article XII.

Les articles 13 et 14 de la Convention sont abrogés. L'article 31 de la Convention devient l'article 13 ; l'article 15 de la Convention devient l'article 14. L'article 16 de la Convention est abrogé.

Article XIII.

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

« Article 15.

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au 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 XIV.

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

« Article 16.

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au 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 d'aéronefs 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 XV.

L'article 19 de la Convention devient l'article 17 ainsi rédigé :

« Article 17.

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au b) du paragraphe 2 de l'article 2, les infractions à la réglementation de la navigation aérienne commises dans l'espace où la fourniture des services de la circulation aérienne est confiée à l'Agence 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 XVI.

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 18 ainsi rédigé :

« Article 18.

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 XVII.

L'article 20 de la Convention est abrogé et les articles 21, 22 et 23 deviennent les articles 19, 20 et 21. Dans le paragraphe 4 de l'ancien article 22, la référence à l'article 36 des statuts de l'Agence est remplacée par une référence à l'article 25 des statuts.

Article XVIII.

L'article 24 de la Convention devient l'article 22 ainsi rédigé :
« Article 22.

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 ou autres objets de ménages 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 fonctions 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 XIX.

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 23 ainsi rédigé :

« Article 23.

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 XX.

Il est inséré dans la Convention un nouvel article 24 ainsi rédigé :

« Article 24.

En raison de son régime propre de prévoyance sociale, l'Organisation, le Directeur général et les membres du 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 1981. »

Article XXI.

L'article 26 de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 26.

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. 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 dans 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 XXII.

L'article 28 de la Convention est abrogé.

Article XXIII.

L'article 29 de la Convention devient l'article 28 ainsi rédigé ;
« Article 28.

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au b) du paragraphe 2 de l'article 2, les Accords internationaux et les réglementations nationales relatifs à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes sont obligatoires pour l'Agence qui prend toutes mesures nécessaires à leur application. »

Article XXIV.

L'article 30 de la Convention devient l'article 29 ainsi rédigé :
« Article 29.

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au 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, afin de permettre auxdites Parties contractantes de contrôler l'application des accords internationaux et des règlements nationaux. »

Article XXV.

L'article 32 de la Convention devient l'article 30.

Article XXVI.

L'article 33 de la Convention devient l'article 31.

Article XXVII.

L'article 34 de la Convention devient l'article 32 ; son paragraphe 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3. Toutefois, les dispositions prévues aux articles 1^{er}, 11, 19 et 20 des statuts ci-annexés ne sont pas susceptibles de modification par la Commission. »

Article XXVIII.

L'article 35 de la Convention devient l'article 33 ainsi rédigé :
« Article 33.

En cas de crise ou de guerre, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Parties contractantes concernées. »

Article XXIX.

L'article 36 de la Convention devient l'article 34.

Article XXX.

L'article 38 de la Convention est abrogé.

Article XXXI.

L'article 39 de la Convention devient l'article 35. Ses paragraphes 1 et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 1. La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, est prorogée d'une durée de vingt ans à compter de l'entrée en vigueur du Protocole précité.

2. Cette durée sera automatiquement prolongée par périodes de cinq années à moins qu'une Partie contractante n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à la Convention. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats parties à la Convention de ladite notification. »

Article XXXII.

L'article 40 de la Convention est abrogé.

Article XXXIII.

L'article 41 de la Convention devient l'article 36. Ses paragraphes 1 et 4 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, de tout Etat non signataire du Protocole précité, est subordonnée :

a) A l'accord de la Commission statuant à l'unanimité ;
b) Au dépôt concomitant par cet Etat de son instrument d'adhésion à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

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

Article XXXIV.

L'article 42 de la Convention est abrogé.

Article XXXV.

L'Annexe I à la Convention, relative aux statuts de l'Agence, est remplacée par l'Annexe 1 au présent Protocole.

Article XXXVI.

L'Annexe II à la Convention est remplacée par l'Annexe 2 au présent Protocole intitulée « Régions d'Information de Vol (article 3 de la Convention) ».

Article XXXVII.

Le Protocole de signature de la Convention est abrogé.

Article XXXVIII.

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 est amendé comme suit :

1. Les références aux articles 21 et 22 de la Convention et au paragraphe 1 de l'article 22 de la Convention figurant au paragraphe 1 de l'article 1^{er} du Protocole de 1970 sont rempla-

cées par les références aux articles 19 et 20 de la Convention telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981 et 20, paragraphe 1 de la Convention telle qu'amendée par le Protocole précité.

2. Aux fins d'application de l'article 2 du Protocole de 1978, la référence à l'article 14 des statuts de l'Agence figurant au paragraphe 1 de l'article 3 du Protocole de 1970 est remplacée par une référence à l'article 12 des statuts de l'Agence figurant à l'Annexe 1 de la Convention telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

3. La référence à l'article 33 de la Convention figurant à l'article 5 du Protocole de 1970 est remplacée par une référence à l'article 31 de la Convention telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

4. La référence à l'article 41 de la Convention figurant aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 du Protocole de 1970 est remplacée par une référence à l'article 36 de la Convention telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

Article XXXIX.

Les dispositions transitoires relatives au passage du régime de la Convention au régime de la Convention amendée par le présent Protocole font l'objet de l'Annexe 3 au présent Protocole.

Article XL.

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats parties à la Convention jusqu'au 28 février 1981.

Il est également ouvert, avant la date de son entrée en vigueur, à la signature de tout autre 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. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique.

3. Le présent Protocole entrera en vigueur le 1^{er} mars 1983 pour autant que tous les Etats parties à la Convention l'aient ratifié avant cette date. Si cette condition n'est pas remplie, il entrera en vigueur soit le 1^{er} juillet soit le 1^{er} janvier qui suit la date du dépôt du dernier instrument de ratification, 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 est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, celui-ci entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt de son instrument de ratification.

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

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, et toute date d'entrée en vigueur du présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus.

Article XLI.

La ratification du présent Protocole vaut ratification de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route ouvert à la signature en 1981.

Article XLII.

La Convention et le présent Protocole constituent un seul et même instrument qui sera dénommé « Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne Euro-control amendée à Bruxelles en 1981 ».

Article XLIII.

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 12 février 1981, en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise, en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

ANNEXES

ANNEXE 1

STATUTS DE L'AGENCE

Article 1^{er}.

L'Agence instituée par l'article 1^{er} de la Convention est régie par les présents statuts.

Article 2.

1. L'Agence constitue l'organe chargé de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par la Convention ou par la Commission.

2. Lorsqu'elle assure des services de navigation aérienne, l'Agence a pour objectifs :

- 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.

3. L'Agence met en place les moyens nécessaires à l'exécution de ses missions et en assure le bon fonctionnement.

4. A cette fin, l'Agence travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires, afin de satisfaire le plus efficacement et le plus économiquement possible les besoins de la circulation aérienne et les besoins particuliers de l'aviation militaire.

5. Pour l'exercice de sa mission, sous réserve des conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 7 ci-après, elle peut notamment construire et exploiter les bâtiments et installations qui lui sont nécessaires, en particulier des centres de recherche et d'expérimentation de la circulation aérienne, de gestion des courants de trafic aérien et des écoles servant au perfectionnement et à la spécialisation du personnel des services de la navigation aérienne. Elle fait néanmoins appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes chaque fois que cela est possible, afin d'éviter tout double emploi.

Article 3.

Sous réserve des pouvoirs reconnus à la Commission, l'Agence est administrée par un Comité de gestion, ci-après dénommé « le Comité » et par un Directeur général.

Article 4.

1. Le Comité est composé de représentants de chacune des Parties contractantes, qui peut nommer plusieurs représentants afin de permettre notamment la représentation des intérêts de l'aviation civile et de la défense nationale, mais dont l'un seulement a voix délibérative. Ce dernier est un haut fonctionnaire

exerçant dans son pays des responsabilités dans le domaine de la navigation aérienne. Chaque représentant est pourvu d'un suppléant, qui le représente valablement en cas d'empêchement.

2. Pour l'application du 1) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, le Comité est élargi aux représentants des Etats non membres de l'Organisation qui sont parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route. Le Comité élargi prend ses décisions dans les conditions fixées par cet Accord.

3. Si des dispositions à cet effet sont prévues dans d'autres Accords conclus par l'Organisation avec des Etats tiers conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, notamment pour la gestion des courants de trafic, le Comité sera élargi et prendra ses décisions dans les conditions prévues par ces Accords.

Article 5.

1. Le Comité délibère valablement lorsque au moins tous les représentants des Parties contractantes ayant voix délibérative sauf un sont présents.

2. Si ce quorum n'est pas atteint, la délibération est remise à une séance ultérieure, qui fait l'objet d'une nouvelle convocation et ne peut se tenir au plus tôt que dix jours après la précédente ; pour la deuxième délibération, le quorum exigé est de la moitié au moins des représentants ayant voix délibérative.

Article 6.

1. Le Comité élabore son règlement intérieur, qui fixe notamment les règles régissant l'élection d'un Président et d'un Vice-président, ainsi que la désignation d'un secrétaire.

2. Le règlement comporte des dispositions relatives aux incompatibilités. Il prévoit en outre que les convocations aux séances seront envoyées par lettre ou, en cas d'urgence, par télégramme, et comprendront l'ordre du jour.

3. Le règlement est soumis à l'approbation de la Commission.

Article 7.

1. Le Comité statue sur l'organisation de l'Agence, qui doit être proposée par le Directeur général.

2. Il soumet toutefois à l'approbation de la Commission les mesures à prendre en application du paragraphe 5 de l'article 2 ci-dessus.

Article 8.

Le Comité rend compte chaque année à la Commission des activités et de la situation financière de l'Organisation.

Article 9.

1. Le Comité élabore des programmes d'investissement et de travail portant sur plusieurs années, à la demande de la Commission. Ils sont soumis à l'approbation de celle-ci.

2. En particulier, en vue de les soumettre à l'approbation de la Commission qui statue conformément à la Convention, le Comité :

- a) Prépare le programme des tâches prévu aux a), e), f), et j) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention ;
- b) Elabore les objectifs communs à long terme prévus au b) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention ;

c) Etudie les programmes de recherche et de développement prévus au g) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention ;

d) Elabore les plans communs à moyen terme prévus au c) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les politiques communes en matière de système au sol et de bord et de formation des personnels prévues au d) du paragraphe 1 dudit article ;

e) Adopte les Accords prévus à l'article 2 de la Convention :

f) Procède aux études prévues aux h) et i) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention.

3. Le Comité prend, dans la limite de la délégation éventuellement faite par la Commission en application du paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention, la décision d'ouvrir des négociations en vue de la conclusion des Accords prévus à l'article 2 de la Convention et approuve, le cas échéant, les Accords négociés.

Article 10.

Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission :

— un règlement pour les appels d'offres et la passation des marchés relatifs à la fourniture des biens et services à l'Organisation, ainsi que les conditions régissant ces marchés ;

— le cahier des prescriptions générales applicables aux marchés relatifs à la fourniture de services par l'Organisation.

Article 11.

Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission, le règlement financier qui fixe notamment les procédures comptables à suivre en matière de recettes et de dépenses, les conditions régissant le versement des contributions nationales ainsi que les conditions de recours à l'emprunt par l'Organisation.

Article 12.

1. Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission le statut administratif du personnel de l'Agence :

— celui-ci comporte notamment des dispositions relatives à la nationalité du personnel, aux barèmes de traitement, aux pensions, aux incompatibilités, au secret professionnel, à la continuité du service ;

— il précise les emplois qui ne peuvent être cumulés avec aucun autre sans autorisation spéciale 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 13.

1. L'Agence n'est habilitée à recruter directement le personnel que si les Parties contractantes ne sont pas en mesure de mettre à sa disposition du personnel qualifié. Toutefois, l'Agence peut convenir avec des Etats non membres de l'Organisation d'employer du personnel qualifié de ces Etats dans le cadre de l'application des accords prévus aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5 de la Convention.

2. Durant tout le temps de son emploi par l'Agence, le personnel fourni par les administrations nationales est soumis au statut régissant le personnel de l'Agence, sans préjudice du maintien des avantages de carrière qui sont garantis par les réglementations nationales.

3. Le personnel fourni par une administration nationale peut toujours être remis à la disposition de celle-ci sans que cette mesure ait un caractère disciplinaire.

Article 14.

1. Le Comité prend ses décisions à la majorité pondérée.

2. La majorité pondérée s'entend de plus de la moitié des suffrages exprimés, étant entendu que :

— ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 de la Convention ;

— ces suffrages représentent la majorité des Parties contractantes votant.

3. En cas de partage égal des voix, le Président décide soit de procéder à un deuxième scrutin au cours de la même séance, soit d'inscrire la proposition à l'ordre du jour d'une nouvelle séance dont il fixe la date. Si le partage des voix se renouvelle lors de la nouvelle séance, la voix du Président est prépondérante.

Article 15.

1. Le Directeur général est nommé pour une durée de cinq ans par le Comité statuant dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 14, sous réserve que la majorité calculée conformément à ce paragraphe dudit article atteigne 70 p. 100 des suffrages pondérés exprimés. Son mandat est renouvelable dans les mêmes conditions.

2. Il représente l'Organisation en justice et dans tous les actes de la vie civile.

3. En outre, conformément à la politique générale fixée par le Comité et la Commission, le Directeur général :

a) Veille à l'efficacité de l'Agence ;

b) Nomme les membres du personnel et met fin à leurs services dans les conditions prévues au statut administratif du personnel ;

c) Contracte les emprunts dont la durée n'excède pas un an, aux conditions prescrites par le règlement financier et dans les limites fixées à cet effet par la Commission ;

d) Passe les contrats de fourniture et de vente de biens et de services aux conditions prescrites par le règlement prévu à l'article 10 et dans les limites fixées à cet effet par la Commission.

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

5. Le Comité détermine les conditions dans lesquelles le Directeur général est remplacé en cas d'empêchement.

Article 16.

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

2. Le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses. Les recettes et les dépenses de l'Agence relatives aux centres de recherches et d'expérimentations, écoles et tous autres organismes créés en application du paragraphe 5 de l'article 2 ci-dessus sont détaillées dans un état spécial.

3. Le règlement financier prévu à l'article 11 ci-dessus détermine les conditions de prévision, d'exécution et de contrôle des recettes et dépenses sous réserve des dispositions des présents statuts.

Article 17.

1. L'exercice budgétaire s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

2. Les prévisions pour chaque exercice budgétaire sont soumises par le Comité à l'approbation de la Commission au plus tard le 31 octobre de chaque année.

Article 18.

Le Comité soumet à l'approbation de la Commission des propositions sur le mode de présentation du budget et l'unité de compte à utiliser.

Article 19.

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après :

a) Une première fraction, à concurrence de 30 p. 100 de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous ;

b) Une deuxième fraction, à concurrence de 70 p. 100 de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.

2. Aucune Partie contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30 p. 100 du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe 1 ci-dessus dépassait 30 p. 100, l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.

3. Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économique — ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision de la Commission — 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 exprimés en unités de compte européennes.

4. 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 20.

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 fixe le montant maximum que l'Organisation peut emprunter au cours de l'année couverte par le budget.

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 21.

Le budget peut être révisé en cours d'exercice, si les circonstances l'exigent, suivant les règles prévues pour son établissement et son approbation.

Article 22.

1. Les comptes de l'ensemble des recettes et dépenses du budget sont examinés chaque année par une mission de contrôle composée de deux fonctionnaires spécialisés appartenant aux administrations des Parties contractantes. Ces fonctionnaires, qui doivent être de nationalité différente, sont nommés par la Commission sur proposition du Comité conformément au b) du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention. Les dépenses relatives à la mission de contrôle sont à la charge de l'Organisation.

2. La vérification, qui a lieu sur pièces et au besoin sur place, a pour objet de constater la régularité des recettes et dépenses et de s'assurer de la bonne gestion financière. La mission de contrôle adresse à la Commission un rapport après la clôture de chaque exercice.

Article 23.

1. Les services de l'Agence peuvent, à la demande de la Commission agissant de sa propre initiative ou sur la demande du Comité ou 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. Chaque mission d'inspection est composée d'au moins deux personnes de nationalité différente. Toute mission d'inspection doit comprendre, autant que possible, une personne ayant participé à une inspection précédente.

Article 24.

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

Article 25.

L'Agence procède aux publications nécessaires à son fonctionnement.

Article 26.

Le Comité soumet à l'approbation de la Commission toutes modifications aux statuts qui lui paraissent nécessaires, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 32 de la Convention.

ANNEXE 2

Régions d'information de vol.
(Article 3 de la Convention.)

<i>Parties contractantes.</i>	<i>Régions d'information de vol.</i>
République fédérale d'Allemagne.	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.
Royaume de Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.	Région supérieure d'information de vol Bruxelles. Région d'information de vol Bruxelles.
République française	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.
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.
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon. Région d'information de vol Shannon.
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.

ANNEXE 3

Dispositions transitoires relatives au passage du régime de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 au régime de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 1^{er}.

Définitions.

Dans la présente Annexe :

— l'expression « sept Etats » désigne la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Irlande, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas ;

— l'expression « quatre Etats » désigne la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas ;

— l'expression « période transitoire » désigne la période qui s'étend de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole jusqu'au moment où la Commission aura, à l'unanimité des sept Etats et sur proposition des quatre Etats, convenu d'une solution sur l'avenir du centre de Maastricht et décidé de sa mise en œuvre.

Article 2.

Centre de contrôle de Maastricht.

1. Les dispositions suivantes du présent article sont applicables pendant la période transitoire.

2. a) Le centre de contrôle de Maastricht y compris son personnel, demeure sous la responsabilité de l'Organisation qui en conserve la propriété.

b) Le centre continue d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien qui lui a été confié en application de la Convention du 13 décembre 1960. Dans l'exercice de ces fonctions, l'Organisation applique les dispositions des paragraphes 10 à 15 du présent article.

c) Les dépenses d'exploitation afférentes à ces fonctions sont supportées par les quatre Etats selon une clé de répartition à convenir entre eux.

3. Les sept Etats contribuent aux coûts des investissements du centre de Maastricht, approuvés avant l'entrée en vigueur du présent Protocole proportionnellement à l'importance respective de leurs produits nationaux bruts définis au paragraphe 3 de l'article 19 de l'Annexe 1.

4. a) La contribution des sept Etats sur la base visée au paragraphe 3 est limitée au financement des nouveaux investissements de Maastricht qui sont nécessaires pour maintenir le niveau des installations et services approuvés jusqu'à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pour préserver le niveau de sécurité.

b) Par dérogation à l'article 7 de la Convention, les décisions relatives à ces investissements sont prises par le Comité et la Commission à la majorité des suffrages des sept Etats, étant entendu :

— que ces suffrages sont affectés de la pondération prévue au tableau figurant à l'alinéa ci-dessous ;

— et que ces suffrages doivent représenter au moins cinq Etats sur sept.

c) Le tableau de pondération mentionné au b) ci-dessus est le suivant :

TABLEAU DE PONDÉRATION

*Produit national brut évalué au coût des facteurs
et aux prix courants en milliards de francs français.*

	Nombre de voix.
Inférieur à 10	1
De 10 inclus à 20 exclu	2
De 20 inclus à 30 exclu	3
De 30 inclus à 46 2/3 exclu	4
De 46 2/3 inclus à 63 1/3 exclu	5
De 63 1/3 inclus à 80 exclu	6
De 80 inclus à 110 exclu	7
De 110 inclus à 140 exclu	8
De 140 inclus à 200 exclu	9
De 200 inclus à 260 exclu	10
De 260 inclus à 320 exclu	11
De 320 inclus à 380 exclu	12

et ainsi de suite à raison d'une voix de plus par tranche ou partie de tranche supplémentaire de 60 milliards de francs français.

5. Une somme équivalente aux recettes provenant des redevances de route relatives aux montants d'amortissements annuels y compris les charges d'intérêt au titre des dépenses en capital effectuées au centre de Maastricht est à la charge des quatre Etats selon une clé de répartition à convenir entre eux. Cette somme est reversée aux sept Etats proportionnellement à la moyenne de leurs contributions aux budgets d'investissement des années 1974 à 1980 pour les investissements financés avant le 31 décembre 1980 et à leurs contributions réelles pour les investissements financés après cette date.

6. a) A partir de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, les installations radar ainsi que les stations émettrices et réceptrices, qui sont partie intégrante du système du centre de Maastricht et qui sont utilisées pour assurer les services de la circulation aérienne, deviennent propriété des Etats où elles sont implantées.

b) Ces Etats les achètent à leur valeur non amortie à cette date. Le produit de la vente est réparti entre les sept Etats proportionnellement à la moyenne de leurs contributions aux budgets d'investissement des années 1974 à 1980 pour les investissements financés avant le 31 décembre 1980 et à leurs contributions réelles pour les investissements financés après cette date.

7. Continuent d'être mis à la disposition des autorités militaires de la République fédérale d'Allemagne, les installations, équipements et services techniques dont elles bénéficient en vertu de l'Accord relatif à la co-implantation des unités de l'armée de l'air allemande au centre de Maastricht, conclu le 3 novembre 1977 entre le Gouvernement de la République fédérale et Eurocontrol.

8. Les dépenses inscrites au budget de l'Organisation qui sont relatives aux coûts d'investissement du centre de Maastricht et sont à la charge des sept Etats figurent dans une annexe budgétaire spéciale.

9. Les dépenses inscrites au budget annuel de l'Organisation qui sont relatives aux coûts de fonctionnement et de maintenance du centre de Maastricht et sont à la charge des quatre Etats figurent dans une annexe budgétaire spéciale.

10. Les Parties contractantes prennent dans le cadre de leur compétence et notamment en ce qui concerne l'attribution des fréquences radio-électriques, les mesures nécessaires pour que l'Organisation puisse effectuer toutes opérations répondant à son objet.

11. a) Pour l'exercice de sa mission, l'Agence applique au contrôle de la circulation aérienne les règlements en vigueur sur les territoires des Parties contractantes et dans les espaces aériens pour lesquels les services de la circulation aérienne leur sont confiés en vertu des accords internationaux auxquels elles sont parties.

b) En cas de difficulté dans l'application des dispositions figurant au a) ci-dessus, l'Agence saisit la Commission qui recommande aux Parties contractantes toutes mesures utiles.

12. Pour l'exercice de sa mission et dans la limite des droits conférés aux services de la circulation aérienne, l'Agence donne aux commandants d'aéronefs toutes instructions nécessaires. Ils sont tenus de s'y conformer, hormis les cas de force majeure envisagés dans les règlements mentionnés au paragraphe 11 ci-dessus.

13. Les infractions à la réglementation de la navigation aérienne commises dans l'espace où les services de la circulation aérienne ont été confiés à l'Agence sont constatées dans des procès-verbaux par des agents 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.

14. Les Accords internationaux et les réglementations nationales relatives à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes sont obligatoires pour l'Agence, qui prend toutes mesures nécessaires à leur application.

15. Pour permettre aux Parties contractantes de contrôler l'application des Règlements nationaux et Accords internationaux, 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.

Article 3.

Centre de contrôle de Karlsruhe.

A la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, la République fédérale d'Allemagne devient propriétaire du centre de contrôle de Karlsruhe, qu'elle achète à sa valeur non amortie à cette date. Le produit de la vente est réparti entre les sept Etats proportionnellement à la moyenne de leurs contributions aux budgets d'investissement des années 1974 à 1980 pour les investissements financés avant le 31 décembre 1980 et à leurs contributions réelles pour les investissements financés après cette date.

Article 4.

Installations implantées en Irlande.

A partir de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, l'Irlande devient propriétaire du centre de contrôle de Shannon, de l'installation de radar secondaire, et des stations radio-téléphoniques du mont Gabriel, ainsi que de l'installation de radar secondaire de Woodcock Hill. Pendant les quatre années suivantes les recettes perçues au titre des redevances de route, correspondant au coût pris en considération pour l'amortissement de ces installations sont réparties entre les sept Etats, proportionnellement à la moyenne de leurs contributions aux budgets d'investissements des années 1974 à 1980 pour les investissements financés avant le 31 décembre 1980 et à leurs contributions nationales réelles pour les investissements financés après cette date.

Article 5.

Paiements résiduels.

1. Tout droit à remboursement en vertu des dispositions actuelles au titre de l'amortissement des investissements indirects approuvés s'éteint à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

2. Les paiements dus en vertu de décisions de l'Organisation antérieures à l'entrée en vigueur du présent Protocole continuent à être effectués après cette entrée en vigueur selon les règles fixées par ces décisions et figurent dans des Annexes budgétaires spéciales.

Article 6.

Dispositions budgétaires transitoires.

1. Dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole, il sera établi un budget approuvé par la Commission.

2. Ce budget prend effet rétroactivement à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et se termine le 31 décembre de l'année en cours.

3. Pendant la période d'établissement du budget, mentionné au premier paragraphe du présent article, la Commission peut inviter les Parties contractantes à faire des avances appropriées au fonds de roulement.

4. Les avances faites au titre du fonds de roulement sont prises en compte au titre des contributions déterminées conformément à l'article 19 de l'Annexe I du présent Protocole.

PROTOCOLE
portant modification
du
Protocole additionnel du 6 juillet 1970
à la
Convention internationale de coopération
pour la sécurité
de la navigation aérienne « Eurocontrol ».

Les Etats parties au Protocole additionnel à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », signé à Bruxelles le 6 juillet 1970 (ci-après dénommé « Protocole additionnel »), sont convenus des dispositions qui suivent :

Article 1^{er}.

A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, le texte de l'article 3 du Protocole additionnel est abrogé et remplacé par le texte suivant :

« 1. Le Directeur général de l'Agence et les membres du personnel de l'Organisation, y compris le Délégué permanent, sont soumis à un impôt au profit de l'Organisation, sur les traitements et salaires qui leur sont versés par ladite Organisation, conformément aux règles et conditions définies par la Commission permanente, et ce dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente disposition. A la date d'application de cet impôt, les traitements et salaires sont exonérés de l'impôt national sur le revenu. Les Etats contractants peuvent toutefois tenir compte des traitements et salaires ainsi exonérés lorsqu'ils déterminent le montant de l'impôt applicable à tout autre revenu.

« 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 contractants. »

Article 2.

Nonobstant les dispositions de l'article 1^{er} du présent Protocole, les obligations résultant de l'article 3 du Protocole additionnel continuent à porter leurs effets jusqu'à complet apurement des créances et obligations.

Article 3.

1. Le présent Protocole sera ratifié, accepté ou approuvé.

2. 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 premier jour de l'année suivant le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de l'Etat partie au Protocole additionnel qui procédera le dernier à cette formalité.

4. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats parties au Protocole additionnel de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation et de la date d'entrée en vigueur.

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 et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Bruxelles, le 21 novembre 1978, en langues française, allemande, anglaise et néerlandaise, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme à tous les Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

P. LIMBOURG.

Pour l'Irlande :

N. MC MAHON.

Pour le Royaume de Belgique :

J. CHAERT.

Pour le Grand-Duché
de Luxembourg :

P. HAMER.

Pour la République
française :

F.-L. HURE.

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

W.C. WOODRUFF.

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

W. SMIT-KROES.