

Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως EUROCONTROL και της Πολυμερούς Συμφωνίας της Σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής (Κυρωτικός) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2000 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 22(ΙΙΙ) του 2000

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997 ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ EUROCONTROL ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΚΑΤΑ ΚΑΙΡΟΥΣ, ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΝΟΠΙΟΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ EUROCONTROL ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960 ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ

ΕΠΕΙΔΗ η Κυπριακή Δημοκρατία είναι ήδη Συμβαλλόμενο Μέρος στη Διεθνή Σύμβαση EUROCONTROL και στην Πολυμερή Συμφωνία τη Σχετική με τα Τέλη Διαδρομής, οι οποίες έχουν κυρωθεί με τον περί της Διεθνούς Συμβάσεως EUROCONTROL και της Πολυμερούς Συμφωνίας της Σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής (Κυρωτικό) Νόμο του 1990.

Προοίμιο.

215 του 1990.

ΚΑΙ ΕΠΕΙΔΗ το Υπουργικό Συμβούλιο με την υπ' Αριθμό 46.178 και ημερομηνία 11 Ιουνίου 1997 Απόφασή του, ενέκρινε τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της Σχετικής με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε κατά καιρούς, και το Πρωτόκολλο Ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της Σχετικής με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας της 13ης Δεκεμβρίου 1960 σε συνέχεια των Διάφορων Τροποποιήσεων που έγιναν.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ, η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

Συνολτικός τίτλος.

215 του 1990.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως EUROCONTROL και της Πολυμερούς Συμφωνίας της Σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής (Κυρωτικός) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2000 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί της Συμβάσεως EUROCONTROL και της Πολυμερούς Συμφωνίας της Σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής (Κυρωτικό) Νόμο του 1990 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος»), και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί της Διεθνούς Συμβάσεως EUROCONTROL (Κυρωτικοί) Νόμοι του 1990 και 2000.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται με την ένθεση σ' αυτό των ακόλουθων όρων και της ερμηνείας τους στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά:

«Γενική Συνέλευση» σημαίνει το Όργανο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (EUROCONTROL), το οποίο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλόμενων Μερών σε Υπουργικό επίπεδο.

Τροποποίηση του άρθρου 2 του βασικού νόμου.

Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας» σε σχέση με την Κυπριακή Δημοκρατία σημαίνει τον εκάστοτε Διευθυντή του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Πρότυπα EUROCONTROL» σημαίνει τα κοινά πρότυπα και κοινές προδιαγραφές και πρακτικές που υιοθετούνται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (EUROCONTROL) δυνάμει του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL, αναφορικά με τα συστήματα και τις υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσα

στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Εναρμόνισης και Ολοκλήρωσης του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας·

‘Συμβούλιο’ σημαίνει το Όργανο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (EUROCONTROL), το οποίο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλόμενων Μερών σε επίπεδο Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας·

‘Τελική Πράξη’ σημαίνει την Πράξη, η οποία υιοθετήθηκε κατά τη Διπλωματική Συνδιάσκεψη που έγινε στις Βρυξέλλες στις 27 Ιουνίου 1997 και περιλαμβάνει—

- (α) τις Τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της Αεροπλοΐας, όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1981·
- (β) το Πρωτόκολλο Ενοποίησης των Διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL, της σχετικής με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας, που άνοιξε για υπογραφή στις 27 Ιουνίου 1997·
- (γ) το Ενιαίο Κείμενο της Σύμβασης EUROCONTROL, της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της Αεροπλοΐας·
- (δ) τα τέσσερα Παράρτημα του Ενιαίου Κειμένου της Σύμβασης και, ειδικότερα, το Παράρτημα I περί του Καταστατικού της Υπηρεσίας, το Παράρτημα II περί των Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης, το Παράρτημα III περί των Φορολογικών Διατάξεων και το Παράρτημα IV περί των Διατάξεων σχετικά με το Κοινό Σύστημα Τελών Διαδρομής· και
- (ε) το Πρόσθετο Πρωτόκολλο σχετικά με την αντικατάσταση της Πολυμερούς Συμφωνίας, της σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981·

‘Υπουργός’ σημαίνει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.»

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Τελική Πράξη, της οποίας το κείμενο στο γαλλικό πρωτότυπο εκτίθεται στο Μέρος I του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος II αυτού:

Κύρωση.  
Πίνακας.  
Μέρος I.  
Μέρος II.

Νοείται ότι, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του κειμένου του Μέρους I και εκείνου του Μέρους II του Πίνακα, θα υπερισχύει το κείμενο που εκτίθεται στο Μέρος I αυτού.

4. Το άρθρο 4 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Κανονισμοί.

4. Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς προς υιοθέτηση των προτύπων EUROCONTROL και προς ρύθμιση οποιουδήποτε θέματος που κατά τον παρόντα Νόμο, το Πρωτόκολλο, τα Παραρτήματα το Ενιαίο Κείμενο της Συμβάσεως EUROCONTROL, την Πολυμερή Συμφωνία και την Τελική Πράξη χρειάζεται ή είναι δεκτικό καθορισμού, ή για εφαρμογή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης ή του Συμβουλίου που λαμβάνονται δυνάμει των προνοιών του Πρωτοκόλλου, των Παραρτημάτων, του Ενιαίου Κειμένου της Συμβάσεως EUROCONTROL, της Πολυμερούς Συμφωνίας και της Τελικής Πράξης:

Αντικατάσταση  
του άρθρου 4  
του βασικού  
νόμου.

Νοείται ότι τα πρότυπα EUROCONTROL εκτίθενται σε Κανονισμούς δυνάμει του παρόντος Νόμου, τόσο στο πρωτότυπο αγγλικό κείμενο όσο και στο ελληνικό. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των δύο κειμένων θα υπερισχύει το πρωτότυπο κείμενο.»

408

Πίνακας  
(Άρθρο 3)

ΜΕΡΟΣ Ι

## **ACTE FINAL**

**DE LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE SUR LE PROTOCOLE COORDONNANT LA  
CONVENTION INTERNATIONALE DE COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA  
NAVIGATION AERIENNE "EUROCONTROL" DU 13 DECEMBRE 1960 SUITE AUX  
DIFFERENTES MODIFICATIONS INTERVENUES  
(Bruxelles, le 27 juin 1997)**

---

**ACTE FINAL**

DE LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE SUR LE PROTOCOLE COORDONNANT LA  
CONVENTION INTERNATIONALE DE COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA  
NAVIGATION AERIENNE "EUROCONTROL" DU 13 DECEMBRE 1960 SUITE AUX  
DIFFERENTES MODIFICATIONS INTERVENUES  
(Bruxelles, le 27 juin 1997)

**LES PLENIPOTENTIAIRES :**

DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,  
DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,  
DU ROYAUME DE BELGIQUE,  
DE LA REPUBLIQUE DE BULGARIE  
DE LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,  
DE LA REPUBLIQUE DE CROATIE,  
DU ROYAUME DU DANEMARK,  
DU ROYAUME D'ESPAGNE,  
DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE,  
DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,  
DE LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,  
DE LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,  
DE L'IRLANDE,  
DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE,  
DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,  
DE LA REPUBLIQUE DE MALTE,  
DE LA PRINCIPAUTE DE MONACO,  
DU ROYAUME DE NORVEGE,  
DU ROYAUME DES PAYS-BAS,  
DE LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,  
DE LA ROUMANIE,  
DE LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,  
DE LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,  
DU ROYAUME DE SUEDE,  
DE LA CONFEDERATION SUISSE,  
DE LA REPUBLIQUE TCHEQUE,  
DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE,

*Réunis à Bruxelles le 27 juin 1997 ;*

*Ont décidé d'apporter à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", amendée à Bruxelles en 1981, les amendements qui figurent en Annexe 1 au présent Acte final ;*

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

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

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

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

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

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

"La République hellénique signe l'Acte final de la Conférence diplomatique sur le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960, étant entendu que la mise en oeuvre et l'application des dispositions dudit Protocole devront être conformes au cadre juridique et aux procédures de l'OACI." ;

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

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

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

*Ont adopté* les résolutions suivantes :

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

La Conférence,

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

*Ayant adopté* ledit Protocole à l'unanimité ;

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

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

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

## *II. Résolution relative à la mise en oeuvre anticipée du Protocole*

La Conférence,

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

*Ayant* adopté ledit Protocole à l'unanimité ;

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

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

*Constatant* qu'une mise en oeuvre anticipée de certaines dispositions de la Convention révisée est nécessaire pour confier à l'Organisation EUROCONTROL, et en particulier à son Agence, le rôle et les attributions évoqués dans la Stratégie institutionnelle de la CEAC ;

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

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

*A adopté* les déclarations communes suivantes :

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

La Conférence,

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

*Ayant adopté* ledit Protocole à l'unanimité ;

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

*Fait* la déclaration commune suivante :

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

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

La Conférence,

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

*Ayant adopté* ledit Protocole à l'unanimité ;

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

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

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

*Fait* la déclaration commune suivante :

Les Etats signataires s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que la Mission d'Audit du Conseil visée à l'Article 7.5 de la Convention puisse exercer une fonction "transparence", et à faire en sorte que cette fonction soit instaurée dans le contexte de la mise en oeuvre anticipée de certaines dispositions du Protocole coordonnant la Convention.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ont signé le présent Acte final.

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

Pour la République fédérale d'Allemagne,

Pour la République d'Autriche,

Pour le Royaume de Belgique,

Pour la République de Bulgarie,

Pour la République de Chypre,

Pour la République de Croatie,

Pour le Royaume du Danemark,

Pour le Royaume d'Espagne,

Pour la République française,

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

Pour la République hellénique,

Pour la République de Hongrie,

Pour l'Irlande,

Pour la République italienne,

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,

Pour la République de Malte,

Pour la Principauté de Monaco,

Pour le Royaume de Norvège,

Pour le Royaume des Pays-Bas,

Pour la République portugaise,

Pour la Roumanie,

Pour la République slovaque,

Pour la République de Slovénie,



Pour le Royaume de Suède,

Pour la Confédération suisse,

Pour la République tchèque,

Pour la République de Turquie,

415

ANNEXE 1 à l'ACTE FINAL

**AMENDEMENTS**

APPORTES PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE DU 27 JUIN 1997

---

AMENDEMENTS APPORTES PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE  
DU 27 JUIN 1997

Article I

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

Article II

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

"Article 1

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

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

*Elles conviennent à cette fin :*

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

- (c) *d'instaurer un système d'examen des performances et de fixation d'objectifs de la gestion de la circulation aérienne ;*
  - (d) *d'appliquer un plan commun de convergence et de mise en oeuvre portant sur les services et installations de navigation aérienne en Europe ;*
  - (e) *d'adopter et d'appliquer des normes et spécifications communes ;*
  - (f) *d'harmoniser les réglementations applicables aux services de la circulation aérienne ;*
  - (g) *de développer la capacité disponible pour répondre à la demande de trafic aérien et d'en assurer l'utilisation la plus efficace possible par la création, l'exploitation et le développement conjoints d'un système commun de gestion des courants de trafic aérien en Europe, dans le cadre de la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;*
  - (h) *de favoriser l'acquisition commune de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;*
  - (i) *de mettre en oeuvre une politique commune pour l'établissement et le calcul des redevances imposées aux usagers des installations et services de navigation aérienne en route, ci-après dénommées "redevances de route";*
  - (j) *de mettre en oeuvre un mécanisme, distinct de la fourniture de services, pour l'élaboration et l'harmonisation multilatérales d'un régime de réglementation de la sécurité dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne, dans l'optique d'un système intégré de sécurité aéronautique ;*
  - (k) *de participer à la conception, à la mise en oeuvre et au suivi d'un système mondial de navigation par satellite ;*
  - (l) *de recenser les possibilités nouvelles d'actions communes dans le domaine de la conception, de la mise en oeuvre, du suivi ou de l'exploitation de systèmes et services de navigation aérienne ;*
  - (m) *dans le contexte d'un concept "de porte à porte", d'élaborer une politique globale et un mécanisme efficace approprié de conception et de planification stratégiques des routes et de l'espace aérien.*
2. *Elles instituent à cet effet une "Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)", ci-après dénommée "l'Organisation", qui agira en coopération avec les autorités nationales civiles et militaires ainsi que les organisations d'usagers. Celle-ci comporte trois organes :*
- (a) *une Assemblée générale qui constitue l'organe responsable de l'élaboration et de l'approbation de la politique générale de l'Organisation, y compris :*
    - (i) *la politique commune relative aux redevances de route et les autres activités de l'Organisation dans le domaine des redevances ;*
    - (ii) *les fonctions d'examen et d'évaluation des performances de l'Organisation ;*

- (iii) *la définition des objectifs de l'Organisation, notamment les objectifs en matière de normalisation, de planification, de performance et de réglementation de la sécurité ;*
  - (iv) *le choix des grands programmes cadres de coopération selon des critères techniques et financiers;*
  - (v) *les relations extérieures avec les Etats et organisations et les demandes d'adhésion à la présente Convention ;*
- (b) *un Conseil qui constitue l'organe chargé d'exécuter les décisions de l'Assemblée générale et, sous réserve des pouvoirs conférés à cette dernière, de prendre toutes les mesures ayant force d'obligation à l'égard des Parties contractantes, ainsi que de superviser les travaux de l'Agence ;*
  - (c) *une Agence, dont les Statuts figurent à l'Annexe I à la présente Convention, qui constitue l'organe chargé d'accomplir les tâches de l'Organisation conformément aux dispositions des articles suivants de cette Convention, ainsi que les tâches qui lui sont confiées par l'Assemblée générale ou le Conseil, d'établir des propositions appropriées et de mettre en oeuvre les ressources techniques et financières et les moyens en personnel pour atteindre les objectifs fixés."*

#### Article III

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

#### "Article 2

1. *L'Organisation est chargée des tâches suivantes :*
  - (a) *élaborer et approuver des plans détaillés d'harmonisation et d'intégration des services et systèmes de circulation aérienne des Parties contractantes, en particulier les systèmes de navigation au sol et embarqués, en vue de la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;*
  - (b) *coordonner les plans de mise en oeuvre élaborés par les Parties contractantes, de manière à assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;*
  - (c) *examiner et coordonner pour le compte des Parties Contractantes les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile et coordonner et soumettre à ces organes des amendements ou des propositions ;*
  - (d) *définir, concevoir, mettre au point, valider et organiser la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;*
  - (e) *mettre au point et exploiter un système européen commun de gestion des courants de trafic aérien au sein d'un centre international commun dans le cadre de l'alinéa (d) ci-dessus ;*

- (f) *élaborer, adopter et tenir à l'étude des normes, des spécifications et des pratiques communes pour les systèmes et services de gestion de la circulation aérienne ;*
- (g) *élaborer et approuver des procédures en vue de la mise en oeuvre d'une stratégie d'acquisition en commun de systèmes et d'installations de la circulation aérienne ;*
- (h) *coordonner les programmes de recherche et développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne, en rassembler et en diffuser les résultats, et promouvoir et exécuter en commun des études, des essais et des recherches appliquées, ainsi que des développements techniques dans ce domaine ;*
- (i) *établir un système indépendant d'examen des performances qui traitera de tous les aspects de la gestion du trafic aérien, notamment la politique générale et la planification, la gestion de la sécurité sur le site et aux alentours des aéroports et dans l'espace aérien, ainsi que les aspects financiers et économiques des services fournis et fixer des objectifs qui traiteront de tous ces aspects ;*
- (j) *étudier et promouvoir les mesures propres à accroître l'efficacité et le rendement dans le domaine de la navigation aérienne ;*
- (k) *élaborer et approuver des critères, procédures et méthodes communs de façon à garantir une efficacité et une qualité optimales des systèmes de gestion de la circulation aérienne et des services de la circulation aérienne ;*
- (l) *mettre au point des propositions en vue d'une harmonisation de la réglementation européenne applicable aux services de la circulation aérienne ;*
- (m) *appuyer l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse de l'utilisation de l'espace aérien par les usagers civils et militaires ;*
- (n) *élaborer et approuver des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports ;*
- (o) *élaborer et approuver des critères communs de sélection et des politiques communes pour la formation, l'octroi des licences et l'évaluation des aptitudes du personnel des services de la circulation aérienne ;*
- (p) *concevoir, mettre en place et exploiter les éléments des futurs systèmes européens communs qui lui sont confiés par les Parties contractantes ;*
- (q) *établir, facturer et percevoir les redevances de route, pour le compte des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route, dans les conditions prévues à l'Annexe IV ;*
- (r) *établir et mettre en oeuvre un mécanisme permettant de développer et d'harmoniser, au niveau multilatéral, la réglementation en matière de sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien ;*

- (s) *exécuter toute autre tâche relevant des principes et objectifs de la présente Convention.*
2. *L'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, et sur la base d'un ou de plusieurs accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties contractantes intéressées :*
- (a) *assister lesdites Parties contractantes dans la planification, la spécification et la création de systèmes et de services de la circulation aérienne ;*
- (b) *fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de la circulation aérienne, pour le compte desdites Parties contractantes ;*
- (c) *assister lesdites Parties contractantes en ce qui concerne l'établissement, la facturation et la perception des redevances qu'elles imposent aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Annexe IV à la présente Convention.*
3. *L'Organisation peut :*
- (a) *conclure des accords particuliers avec les Parties non contractantes intéressées à participer à l'exécution des tâches prévues au paragraphe 1 de l'article 2 ;*
- (b) *à la demande de Parties non contractantes ou d'autres organisations internationales exécuter, en leur nom, toute autre tâche relevant du présent Article, sur la base d'accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.*
4. *L'Organisation veille à ce que, dans la mesure du possible, ses fonctions de prestation de services, en particulier celles prévues aux alinéas (e), (g), (p) et (q) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 2 de l'article 2 et à l'alinéa (b) du paragraphe 3 de l'article 2, soient exercées indépendamment de ses fonctions de réglementation.*
5. *Pour faciliter l'exécution de ses tâches, l'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, créer des entreprises qui seront régies par des statuts spécifiques relevant soit du droit international public, soit du droit national d'une Partie contractante, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises."*

#### Article IV

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

#### "Article 3

1. *La présente Convention s'applique aux services de navigation aérienne en route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aérienne dans les Régions d'Information de Vol énumérées à l'Annexe II.*
2. (a) *Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol figurant à l'Annexe II, fait l'objet d'une*

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

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

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

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

#### Article V

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

#### Article VI

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

##### "Article 5

1. *L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties contractantes au niveau ministériel. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.*
2. *Le Conseil est composé de représentants des Parties contractantes au niveau des Directeurs généraux de l'Aviation civile. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.*
3. *Pour les questions relatives au système commun de redevances de route, l'Assemblée générale et le Conseil sont composés des représentants des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route dans les conditions prévues à l'Annexe IV.*
4. *Les représentants d'organisations internationales qui peuvent contribuer au travail de l'Organisation sont, en tant que de besoin, invités par l'Assemblée générale ou par le Conseil, à participer en tant qu'observateurs aux structures de travail de l'Organisation."*



Article VII

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

"Article 6

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

*En outre, l'Assemblée générale :*

- (a) nomme le Directeur général de l'Agence sur recommandation du Conseil ;*
  - (b) autorise la présentation de recours au nom de l'Organisation devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye dans les cas mentionnés à l'article 34 ;*
  - (c) établit les principes régissant l'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2 ;*
  - (d) approuve les amendements à l'Annexe I dans les conditions de vote prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ;*
  - (e) approuve les amendements aux Annexes II et IV dans les conditions de vote prévues au paragraphe 3 de l'article 8 ;*
  - (f) procède à une revue périodique des tâches de l'Organisation.*
2. *Pour formuler la politique commune relative aux redevances de route, l'Assemblée générale, notamment :*
- (a) établit les principes régissant la détermination des coûts imputables par les Parties contractantes et l'Organisation aux usagers pour les installations et services de navigation aérienne en route mis à leur disposition ;*
  - (b) arrête la formule de calcul des redevances de route ;*
  - (c) détermine les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route et peut en outre décider que, pour certaines catégories de vols ainsi exonérés du paiement des redevances de route qui relèvent de l'Annexe IV, les coûts encourus au titre des installations et services de navigation aérienne en route puissent être recouverts directement par les Parties contractantes ;*
  - (d) approuve les rapports du Conseil relatifs aux redevances de route.*
3. *L'Assemblée générale peut :*
- (a) renvoyer pour étude au Conseil toute question relevant de sa compétence ;*

- (b) *déléguer, lorsque nécessaire, au Conseil le pouvoir de prendre des décisions dans les matières relevant de sa compétence générale, visées à l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 1 ;*
- (c) *établir tout autre organe subsidiaire qu'elle juge nécessaire."*

#### Article VIII

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

#### "Article 8

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

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

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

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

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

paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 2 de l'article 9 et au paragraphe 2 de l'article 10.

3. *Toutefois, les décisions sont prises à l'unanimité des suffrages exprimés en ce qui concerne les demandes d'adhésion à l'Organisation mentionnées à l'article 39, les modifications éventuelles apportées à l'Annexe II, à l'exception du cas visé à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 3, et à l'Annexe IV, et les conditions de retrait ou d'adhésion mentionnées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 36 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 38.*
4. *Les décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil ont force d'obligation à l'égard des Parties contractantes et de l'Agence sous réserve des dispositions de l'article 9."*

#### Article IX

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

#### "Article 7

1. *Le Conseil, en vertu des pouvoirs que lui confère la présente Convention, peut prendre des décisions à l'égard des Parties contractantes, en ce qui concerne les tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2.*
2. *Le Conseil, en vertu des pouvoirs de tutelle que lui confère la présente Convention à l'égard de l'Agence :*
  - (a) *approuve, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien qu'il a reconnues, les programmes de travail quinquennaux et annuels de l'Agence que lui soumet cette dernière pour l'accomplissement des tâches visées à l'article 2, ainsi que le plan financier quinquennal et le budget, y compris les obligations financières, le rapport d'activité de l'Agence et les rapports présentés en application de l'alinéa (c) du paragraphe 2 de l'article 2, du paragraphe 3 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11 des Statuts de l'Agence ;*
  - (b) *approuve les principes qui régissent la structure générale de l'Agence ;*
  - (c) *supervise les activités de l'Agence dans le domaine des redevances de navigation aérienne ;*
  - (d) *détermine, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien et des aéroports qu'il a reconnues, les conditions générales d'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, en tenant dûment compte des prérogatives exercées par les Etats dans la gestion de leur espace aérien. Ces conditions générales doivent notamment prévoir les règles applicables, ainsi que les procédures de constatation du non-respect de ces règles ;*
  - (e) *formule des directives à l'intention de l'Agence, au vu des comptes rendus réguliers fournis par celle-ci, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire pour l'accomplissement des tâches confiées à l'Agence, et approuve les*

*modalités de la coopération entre l'Agence et les structures nationales concernées pour permettre à l'Agence de préparer les propositions appropriées ;*

- (f) désigne, sur proposition du Directeur général, la société d'auditeurs-conseil qui prête son concours à la Mission d'Audit pour l'examen des comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses ;*
  - (g) peut demander que les services de l'Agence fassent l'objet d'inspections administratives et techniques ;*
  - (h) donne décharge au Directeur général de sa gestion relative au budget ;*
  - (i) approuve la nomination par le Directeur général des Directeurs de l'Agence ;*
  - (j) approuve le Statut du Directeur général, le Statut administratif du personnel, le Règlement financier et le Règlement des marchés ;*
  - (k) peut autoriser l'ouverture par l'Agence de négociations relatives aux accords particuliers visés à l'article 2, adopte les accords négociés avant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée générale ou les conclut s'il bénéficie d'une délégation en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 ;*
  - (l) approuve un Règlement sur la protection des données ;*
  - (m) dans l'accomplissement des tâches visées à l'alinéa (f) du paragraphe 1 de l'article 2, fixe les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.*
3. *Le Conseil établit une Commission d'examen des performances et une Commission de réglementation de la sécurité. Ces Commissions font des propositions au Conseil et bénéficient de l'assistance et de l'appui administratif des services de l'Agence, qui disposent d'une indépendance suffisante pour exercer leurs fonctions.*
  4. *Le Conseil établit un Comité permanent d'interface civile-militaire.*
  5. *Le Conseil établit une Mission d'audit à laquelle il peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs.*
  6. *Le Conseil peut se faire assister par d'autres comités dans d'autres domaines d'activité de l'Organisation.*
  7. *Le Conseil peut accorder une délégation d'attribution et dans des limites précises, une délégation de pouvoirs au Comité permanent d'interface civile-militaire et à tout comité créé après l'entrée en vigueur de la présente Convention. Ces délégations d'attributions ou de pouvoirs ne font pas obstacle à la faculté pour le Conseil d'évoquer à tout moment une affaire dans le cadre de sa mission de supervision générale."*

Article X

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

"Article 11

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

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

2. La fixation initiale du nombre de voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 10 ci-dessus.
3. En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.
4. Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, selon les dispositions prévues ci-dessus."

Article XI

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

"Article 12

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

Article XII

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

"Article 9

1. *Si une Partie contractante notifie à l'Assemblée générale ou au Conseil que des raisons impératives d'intérêt national touchant la défense nationale ou la sécurité l'empêchent de donner suite à une décision prise à la majorité des suffrages exprimés dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ci-dessus, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de présenter à l'Assemblée générale ou au Conseil un exposé de ces raisons et une déclaration précisant si :*
  - (a) *il s'agit d'une question telle qu'il n'y a pas d'objection à ce que la décision prenne effet pour les autres Parties contractantes, étant précisé que pour sa part, ladite Partie contractante n'appliquera pas la décision ou l'appliquera seulement en partie ;*
  - (b) *il s'agit d'une question d'une importance telle pour ses intérêts nationaux de défense et de sécurité que la décision ne doit pas être mise en oeuvre du tout sans la prise d'une seconde décision, selon les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 2 ci-après.*
2.
  - (a) *Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 sont d'application, le Directeur général rend compte, à l'Assemblée générale ou au Conseil, au moins une fois par an, de l'avancement des travaux visant à ce qu'aucune Partie contractante ne déroge.*
  - (b) *Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 1 sont d'application, la mise en oeuvre de la décision est suspendue et celle-ci est, dans un délai à déterminer, soumise à l'Assemblée générale pour une deuxième décision, même si la première est une décision du Conseil. Si comme suite à ce nouvel examen, la deuxième décision confirme la première, une Partie contractante peut y déroger dans les conditions prévues à l'alinéa (a) du paragraphe 1 ci-dessus. L'Assemblée générale réexaminera la première décision dans un délai ne pouvant excéder un an.*
3. *En cas de guerre ou de conflit, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action d'aucune des Parties contractantes affectées. Le même principe est d'application en cas de situation de crise ou d'urgence nationale. Chaque Partie contractante peut notamment reprendre temporairement la responsabilité, en tout ou en partie, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa compétence pour des raisons impératives d'intérêt national, notamment dans le domaine de la défense. L'architecture du système européen de gestion de la circulation aérienne doit permettre la reprise effective de ces services en conformité avec les besoins des Parties contractantes."*

Article XIII

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

"Article 10

1. *La contribution annuelle de chacune des Parties contractantes au budget est, pour chaque exercice, déterminée selon la formule de répartition ci-après :*
  - (a) *une première fraction, à concurrence de 30 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 2 ci-dessous ;*
  - (b) *une deuxième fraction, à concurrence de 70 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 3 ci-dessous.*
2. *Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économiques - ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision du Conseil - en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé dans l'unité de compte européenne appropriée.*
3. *L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question."*

Article XIV

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

"Article 13

1. *L'Organisation entretient avec les Etats et les autres organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de son objet.*
2. *L'Assemblée générale est, sans préjudice des dispositions de l'alinéa (k) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 3 du présent article et de l'article 15, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.*
3. *L'Assemblée générale peut, sur proposition du Conseil, déléguer à ce dernier la décision de conclure les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2."*

Article XV

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

"Article 14

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

Article XVI

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

"Article 15

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

Article XVII

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

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

Article XVIII

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

"Article 17

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

Article XIX

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

"Article 18

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



*hormis les cas de force majeure envisagés dans les règlements mentionnés à l'article précédent."*

#### Article XX

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

#### "Article 20

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

#### Article XXI

L'article 18 et 19 de la Convention deviennent les articles 21 et 22.

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

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

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

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

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

#### Article XXII

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

#### "Article 19

1. *Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, l'Organisation détermine, conformément aux conditions générales prévues à l'alinéa (d) du paragraphe 2 de l'article 7, les mesures de régulation nécessaires, et les communique aux exploitants d'aéronefs et aux services appropriés de la*

*circulation aérienne. Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les services appropriés de la circulation aérienne se conforment à ces mesures, sauf raisons impérieuses de sécurité.*

2. *Le respect, par les services de la circulation aérienne d'une Partie contractante, des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article relève de la responsabilité exclusive de ladite Partie contractante.*
3. *A la requête de l'Organisation, en cas d'inobservation des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article par un exploitant d'aéronef ou un commandant de bord, la procédure de poursuite d'un contrevenant peut être engagée :*
  - (a) *par la Partie contractante où l'inobservation a été constatée, sur son territoire ;*
  - (b) *par l'Organisation conformément aux chefs de compétence énoncés à l'article 35, si la Partie contractante sur le territoire de laquelle la procédure doit être engagée en est d'accord.*
4. *Les Parties contractantes sont tenues d'incorporer dans leur législation nationale des dispositions assurant le respect des conditions générales prévues à l'alinéa (d) du paragraphe 2 de l'article 7."*

#### Article XXIII

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

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

Dans le paragraphe 2 de l'article 20 de la Convention, devenant le paragraphe 2 de l'article 23, les mots *"sur le territoire de la Partie dans laquelle"* sont remplacés par *"sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle"* et dans le texte en langue française dudit paragraphe 2, les mots *"à moins que ce ne soit, dans des conditions"* sont remplacés par *"sauf dans les conditions"*.

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

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

Dans le texte en langue allemande du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention, devenant le paragraphe 2 de l'article 25, les mots *"die in den Haushalten des Personals"*

*lebenden*" sont remplacés par *"die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden"*.

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

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

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

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

#### Article XXIV

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

#### "Article 27

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

#### Article XXV

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

#### Article XXVI

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

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

Dans le texte en langue française du paragraphe 3 de l'article 26 de la Convention, devenant le paragraphe 3 de l'article 29, les mots *"dans leur territoire respectif"* sont

remplacés par "sur leur territoire respectif" et les mots "Directeur Général" par "Directeur général".

Article XXVII

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

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

Article XXVIII

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

"Article 31

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

Article XXIX

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

"Article 32

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

Article XXX

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

"Article 33

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

Article XXXI

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

"Article 34

1. *Tout différend survenant entre deux Parties contractantes ou davantage, ou entre une ou plusieurs Parties contractantes et l'Organisation, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de la présente Convention, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation, qui n'aura pu être réglé dans un délai de six mois par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement, est soumis à l'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de ladite Cour.*
2. *Le nombre d'arbitres est fixé à trois.*
3. *L'arbitrage a lieu à La Haye. Le Bureau international de la Cour permanente d'arbitrage sert de greffe et fournit des services administratifs suivant les instructions données par la Cour permanente d'arbitrage.*
4. *Les décisions de la Cour permanente d'arbitrage sont obligatoires pour les Parties au différend."*

Article XXXII

L'article 32 et 33 de la Convention sont abrogés.

Article XXXIII

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

"Article 37

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

Article XXXIV

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

"Article 38

1. *La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981, puis par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est prorogée pour une durée indéterminée.*
2. *Après que la Convention ainsi prorogée aura été en vigueur pendant vingt ans, toute Partie contractante pourra mettre fin en ce qui la concerne à l'application de la Convention par une notification écrite au gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats contractants.*

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

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

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

4. *L'Organisation peut être dissoute si le nombre des Parties contractantes se réduit à moins de 50 % des Parties signataires du Protocole de 1997 précité, sous réserve d'une décision de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.*
5. *Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, sa personnalité et sa capacité juridiques, au sens de l'article 4, subsistent pour les besoins de sa liquidation."*

#### Article XXXV

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

#### "Article 35

1. *Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, les juridictions des Parties contractantes sont seules compétentes pour connaître des différends qui pourront naître entre l'Organisation, représentée par le Directeur général de l'Agence, et toute personne physique ou morale, relatifs à l'application des actes émanant de l'Organisation.*
2. *Sans préjudice de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, la procédure est engagée dans la Partie contractante :*
  - (a) *où le défendeur a son domicile ou son siège ;*
  - (b) *où le défendeur a un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante ;*
  - (c) *où le défendeur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) et (b) ci-dessus ;*
  - (d) *où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) à (c) ci-dessus."*

Article XXXVI

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

"Article 39

1. *L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, de tout Etat non signataire de ce dernier Protocole, est subordonnée à l'accord de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.*
2. *La décision d'accepter l'adhésion est notifiée à l'Etat non signataire par le Président de l'Assemblée générale.*
3. *L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.*
4. *L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion."*

Article XXXVII

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

"Article 36

1. *Les amendements apportés dans les conditions prévues à la présente Convention, aux Statuts de l'Agence figurant en Annexe I et aux articles 16 et suivants des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.*
2. *Les dispositions fiscales figurant en Annexe III et les articles 1 à 15 inclus des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV ne sont pas susceptibles de modification par l'Assemblée générale.*
3. *Chaque Partie contractante est liée par l'Annexe IV pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Cette durée de cinq ans est automatiquement prorogée par périodes de cinq années. La Partie contractante qui a notifié par écrit à l'Assemblée générale, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, qu'elle ne souhaite pas de prorogation n'est plus liée par l'Annexe IV à l'expiration de cette période.*
4. *Les droits et obligations de la Partie contractante se retirant peuvent être déterminés si nécessaire dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.*

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

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

Article XXXVIII

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

"Article 40

1. *L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique, aux conditions dont conviendront les Parties contractantes et ces organisations, dont un ou plusieurs Etats signataires sont membres, ces conditions devant figurer dans un Protocole additionnel à la Convention.*
2. *L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera les autres Parties.*
3. *L'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion, pour autant que le Protocole additionnel mentionné au paragraphe 1 soit entré en vigueur."*

Article XXXIX

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

Article XL

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

Article XLI

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



Article XLII

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

**PROTOCOLE**  
**COORDONNANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE**  
**COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE**  
**"EUROCONTROL"**  
**DU 13 DECEMBRE 1960**  
**SUITE AUX DIFFERENTES MODIFICATIONS INTERVENUES**

---

**PROTOCOLE**  
**COORDONNANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE**  
**COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE**  
**"EUROCONTROL"**  
**DU 13 DECEMBRE 1960**  
**SUITE AUX DIFFERENTES MODIFICATIONS INTERVENUES**

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,  
LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,  
LE ROYAUME DE BELGIQUE,  
LA REPUBLIQUE DE BULGARIE,  
LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,  
LA REPUBLIQUE DE CROATIE,  
LE ROYAUME DE DANEMARK,  
LE ROYAUME D'ESPAGNE,  
LA REPUBLIQUE FRANCAISE,  
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,  
LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,  
LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,  
L'IRLANDE,  
LA REPUBLIQUE ITALIENNE,  
LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,  
LA REPUBLIQUE DE MALTE,  
LA PRINCIPALITE DE MONACO,  
LE ROYAUME DE NORVEGE,  
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,  
LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,  
LA ROUMANIE,  
LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,  
LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,  
LE ROYAUME DE SUEDE,  
LA CONFEDERATION SUISSE,  
LA REPUBLIQUE TCHEQUE,  
LA REPUBLIQUE DE TURQUIE,

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

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

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

*Considérant* que les Parties contractantes reconnaissent le besoin d'harmoniser et d'intégrer leurs systèmes de gestion de la circulation aérienne afin de former un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;

*Considérant* l'importance des initiatives locales en matière de gestion de la circulation aérienne, en particulier au niveau des aéroports ;

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

*Considérant* qu'EUROCONTROL est l'organe de coopération des Parties contractantes dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne ;

*Désireux* d'élargir et de renforcer la coopération avec les institutions européennes ou internationales qui sont intéressées à la réalisation des tâches confiées à EUROCONTROL en vue d'améliorer son efficacité ;

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

*Considérant* qu'il importe que les Parties contractantes dotent l'Organisation des moyens juridiques nécessaires au bon accomplissement de ses tâches, principalement dans le domaine du recouvrement des redevances de route et de la gestion des courants de trafic aérien ;

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

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

*Sont convenus des dispositions qui suivent :*

#### Article I

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

## Article II

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

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

2. Le présent Protocole sera soumis à ratification, à acceptation ou à approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique.
3. Le présent Protocole entrera en vigueur le 1er janvier 2000 pour autant que tous les Etats parties à la Convention l'aient ratifié, accepté ou approuvé avant cette date. Si cette condition n'est pas remplie, il entrera en vigueur soit le 1er juillet soit le 1er janvier qui suit la date du dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation selon que ce dépôt a eu lieu au cours du premier ou du deuxième semestre de l'année.
4. Pour tout Etat signataire du présent Protocole qui n'est pas partie à la Convention et dont l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, celui-ci entrera en vigueur pour cet Etat le 1er jour du deuxième mois suivant la date de dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
5. Tout Etat signataire du présent Protocole qui n'est pas partie à la Convention devient, par la ratification, acceptation ou approbation de ce Protocole, également partie à la Convention.
6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera aux Gouvernements des autres Etats parties à la Convention et de tout Etat signataire du présent Protocole, toute signature, le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, et toute date d'entrée en vigueur du présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus.

## Article III

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

## Article IV

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

**Article V**

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

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

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

Pour la République fédérale d'Allemagne,

Pour la République d'Autriche,

Pour le Royaume de Belgique,

Pour la République de Bulgarie,

Pour la République de Chypre,

Pour la République de Croatie,

Pour le Royaume de Danemark,

Pour le Royaume d'Espagne,

Pour la République française,

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

Pour la République hellénique,

Pour la République de Hongrie,  
Pour l'Irlande,

Pour la République italienne,

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,

Pour la République de Malte,

Pour la Principauté de Monaco,

Pour le Royaume de Norvège,

Pour la Royaume des Pays-Bas,

Pour la République portugaise,

Pour la Roumanie,

Pour la République slovaque,

Pour la République de Slovénie,

Pour le Royaume de Suède,

Pour la Confédération suisse,

Pour la République tchèque,

Pour la République de Turquie,



VERSION COORDONNEE REGROUPANT LES TEXTES MAINTENUS EN  
VIGUEUR DE L'ACTUELLE CONVENTION ET  
LES AMENDEMENTS INTRODUITS PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE  
DU 27 JUIN 1997

---

DISPOSITIF COORDONNE DE LA CONVENTION

---

VERSION COORDONNEE REGROUPANT LES TEXTES MAINTENUS EN VIGUEUR DE  
L'ACTUELLE CONVENTION ET  
LES AMENDEMENTS INTRODUITS PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE  
DU 27 JUIN 1997

DISPOSITIF COORDONNE DE LA CONVENTION

Article 1

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

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

Elles conviennent à cette fin :

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

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

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

- (a) une Assemblée générale qui constitue l'organe responsable de l'élaboration et de l'approbation de la politique générale de l'Organisation, y compris :
  - (i) la politique commune relative aux redevances de route et les autres activités de l'Organisation dans le domaine des redevances ;
  - (ii) les fonctions d'examen et d'évaluation des performances de l'Organisation ;
  - (iii) la définition des objectifs de l'Organisation, notamment les objectifs en matière de normalisation, de planification, de performance et de réglementation de la sécurité ;

- (iv) le choix des grands programmes cadres de coopération selon des critères techniques et financiers ;
  - (v) les relations extérieures avec les Etats et organisations et les demandes d'adhésion à la présente Convention ;
- (b) un Conseil qui constitue l'organe chargé d'exécuter les décisions de l'Assemblée générale et, sous réserve des pouvoirs conférés à cette dernière, de prendre toutes les mesures ayant force d'obligation à l'égard des Parties contractantes, ainsi que de superviser les travaux de l'Agence ;
  - (c) une Agence, dont les Statuts figurent à l'Annexe I à la présente Convention, qui constitue l'organe chargé d'accomplir les tâches de l'Organisation conformément aux dispositions des articles suivants de cette Convention, ainsi que les tâches qui lui sont confiées par l'Assemblée générale ou le Conseil, d'établir des propositions appropriées et de mettre en oeuvre les ressources techniques et financières et les moyens en personnel pour atteindre les objectifs fixés.
3. Le siège de l'Organisation est fixé à Bruxelles.

#### Article 2

1. L'Organisation est chargée des tâches suivantes :
- (a) élaborer et approuver des plans détaillés d'harmonisation et d'intégration des services et systèmes de circulation aérienne des Parties contractantes, en particulier les systèmes de navigation au sol et embarqués, en vue de la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;
  - (b) coordonner les plans de mise en oeuvre élaborés par les Parties contractantes, de manière à assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;
  - (c) examiner et coordonner pour le compte des Parties Contractantes les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile et coordonner et soumettre à ces organes des amendements ou des propositions ;
  - (d) définir, concevoir, mettre au point, valider et organiser la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;
  - (e) mettre au point et exploiter un système européen commun de gestion des courants de trafic aérien au sein d'un centre international commun dans le cadre de l'alinéa (d) ci-dessus ;
  - (f) élaborer, adopter et tenir à l'étude des normes, des spécifications et des pratiques communes pour les systèmes et services de gestion de la circulation aérienne ;
  - (g) élaborer et approuver des procédures en vue de la mise en oeuvre d'une stratégie d'acquisition en commun de systèmes et d'installations de la circulation aérienne ;

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

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

- (a) assister lesdites Parties contractantes dans la planification, la spécification et la création de systèmes et de services de la circulation aérienne ;
  - (b) fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de la circulation aérienne, pour le compte desdites Parties contractantes ;
  - (c) assister lesdites Parties contractantes en ce qui concerne l'établissement, la facturation et la perception des redevances qu'elles imposent aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Annexe IV à la présente Convention.
3. L'Organisation peut :
- (a) conclure des accords particuliers avec les Parties non contractantes intéressées à participer à l'exécution des tâches prévues au paragraphe 1 de l'article 2 ;
  - (b) à la demande de Parties non contractantes ou d'autres organisations internationales exécuter, en leur nom, toute autre tâche relevant du présent Article, sur la base d'accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.
4. L'Organisation veille à ce que, dans la mesure du possible, ses fonctions de prestation de services, en particulier celles prévues aux alinéas (e), (g), (p) et (q) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 2 de l'article 2 et à l'alinéa (b) du paragraphe 3 de l'article 2, soient exercées indépendamment de ses fonctions de réglementation.
5. Pour faciliter l'exécution de ses tâches, l'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, créer des entreprises qui seront régies par des statuts spécifiques relevant soit du droit international public, soit du droit national d'une Partie contractante, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.

### Article 3

1. La présente Convention s'applique aux services de navigation aérienne en route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aérienne dans les Régions d'Information de Vol énumérées à l'Annexe II.
2.
  - (a) Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol figurant à l'Annexe II, fait l'objet d'une décision de l'Assemblée générale à l'unanimité des suffrages exprimés lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la présente Convention.
  - (b) Toute modification qui n'a pas un tel effet sera néanmoins notifiée à l'Organisation par la Partie contractante intéressée.
3. Au sens de la présente Convention, l'expression "circulation aérienne" vise celle des aéronefs civils, ainsi que des aéronefs militaires, de douane et de police qui se conforment aux procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Sur la base d'un accord particulier, tel que les accords visés à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, une Partie contractante peut demander que

l'expression "circulation aérienne" s'applique au reste du trafic évoluant sur son territoire.

#### Article 4

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

#### Article 5

1. L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties contractantes au niveau ministériel. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.
2. Le Conseil est composé de représentants des Parties contractantes au niveau des Directeurs généraux de l'Aviation civile. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.
3. Pour les questions relatives au système commun de redevances de route, l'Assemblée générale et le Conseil sont composés des représentants des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route dans les conditions prévues à l'Annexe IV.
4. Les représentants d'organisations internationales qui peuvent contribuer au travail de l'Organisation sont, en tant que de besoin, invités par l'Assemblée générale ou par le Conseil, à participer en tant qu'observateurs aux structures de travail de l'Organisation.

#### Article 6

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

En outre, l'Assemblée générale :

- (a) nomme le Directeur général de l'Agence sur recommandation du Conseil ;
- (b) autorise la présentation de recours au nom de l'Organisation devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye dans les cas mentionnés à l'article 34 ;
- (c) établit les principes régissant l'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2 ;
- (d) approuve les amendements à l'Annexe I dans les conditions de vote prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ;

- (e) approuve les amendements aux Annexes II et IV dans les conditions de vote prévues au paragraphe 3 de l'article 8 ;
  - (f) procède à une revue périodique des tâches de l'Organisation.
2. Pour formuler la politique commune relative aux redevances de route, l'Assemblée générale, notamment :
- (a) établit les principes régissant la détermination des coûts imputables par les Parties contractantes et l'Organisation aux usagers pour les installations et services de navigation aérienne en route mis à leur disposition ;
  - (b) arrête la formule de calcul des redevances de route ;
  - (c) détermine les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route et peut en outre décider que, pour certaines catégories de vols ainsi exonérés du paiement des redevances de route qui relèvent de l'Annexe IV, les coûts encourus au titre des installations et services de navigation aérienne en route puissent être recouverts directement par les Parties contractantes ;
  - (d) approuve les rapports du Conseil relatifs aux redevances de route.
3. L'Assemblée générale peut :
- (a) renvoyer pour étude au Conseil toute question relevant de sa compétence ;
  - (b) déléguer, lorsque nécessaire, au Conseil le pouvoir de prendre des décisions dans les matières relevant de sa compétence générale, visées à l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 1 ;
  - (c) établir tout autre organe subsidiaire qu'elle juge nécessaire.

#### Article 7

1. Le Conseil, en vertu des pouvoirs que lui confère la présente Convention, peut prendre des décisions à l'égard des Parties contractantes, en ce qui concerne les tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2.
2. Le Conseil, en vertu des pouvoirs de tutelle que lui confère la présente Convention à l'égard de l'Agence :
- (a) approuve, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien qu'il a reconnues, les programmes de travail quinquennaux et annuels de l'Agence que lui soumet cette dernière pour l'accomplissement des tâches visées à l'article 2, ainsi que le plan financier quinquennal et le budget, y compris les obligations financières, le rapport d'activité de l'Agence et les rapports présentés en application de l'alinéa (c) du paragraphe 2 de l'article 2, du paragraphe 3 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11 des Statuts de l'Agence ;
  - (b) approuve les principes qui régissent la structure générale de l'Agence ;
  - (c) supervise les activités de l'Agence dans le domaine des redevances de navigation aérienne ;



- (d) détermine, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien et des aéroports qu'il a reconnues, les conditions générales d'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, en tenant dûment compte des prérogatives exercées par les Etats dans la gestion de leur espace aérien. Ces conditions générales doivent notamment prévoir les règles applicables, ainsi que les procédures de constatation du non-respect de ces règles ;
  - (e) formule des directives à l'intention de l'Agence, au vu des comptes rendus réguliers fournis par celle-ci, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire pour l'accomplissement des tâches confiées à l'Agence, et approuve les modalités de la coopération entre l'Agence et les structures nationales concernées pour permettre à l'Agence de préparer les propositions appropriées ;
  - (f) désigne, sur proposition du Directeur général, la société d'auditeurs-conseil qui prête son concours à la Mission d'Audit pour l'examen des comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses ;
  - (g) peut demander que les services de l'Agence fassent l'objet d'inspections administratives et techniques ;
  - (h) donne décharge au Directeur général de sa gestion relative au budget ;
  - (i) approuve la nomination par le Directeur général des Directeurs de l'Agence ;
  - (j) approuve le Statut du Directeur général, le Statut administratif du personnel, le Règlement financier et le Règlement des marchés ;
  - (k) peut autoriser l'ouverture par l'Agence de négociations relatives aux accords particuliers visés à l'article 2, adopte les accords négociés avant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée générale ou les conclut s'il bénéficie d'une délégation en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 ;
  - (l) approuve un Règlement sur la protection des données ;
  - (m) dans l'accomplissement des tâches visées à l'alinéa (f) du paragraphe 1 de l'article 2, fixe les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.
3. Le Conseil établit une Commission d'examen des performances et une Commission de réglementation de la sécurité. Ces Commissions font des propositions au Conseil et bénéficient de l'assistance et de l'appui administratif des services de l'Agence, qui disposent d'une indépendance suffisante pour exercer leurs fonctions.
  4. Le Conseil établit un Comité permanent d'interface civile-militaire.
  5. Le Conseil établit une Mission d'audit à laquelle il peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs.

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

#### Article 8

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

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

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

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

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

3. Toutefois, les décisions sont prises à l'unanimité des suffrages exprimés en ce qui concerne les demandes d'adhésion à l'Organisation mentionnées à l'article 39, les modifications éventuelles apportées à l'Annexe II, à l'exception du cas visé à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 3, et à l'Annexe IV, et les conditions de retrait ou d'adhésion mentionnées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 36 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 38.
4. Les décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil ont force d'obligation à l'égard des Parties contractantes et de l'Agence sous réserve des dispositions de l'article 9.

#### Article 9

1. Si une Partie contractante notifie à l'Assemblée générale ou au Conseil que des raisons impératives d'intérêt national touchant la défense nationale ou la sécurité l'empêchent de donner suite à une décision prise à la majorité des suffrages exprimés dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ci-dessus, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de présenter à l'Assemblée générale ou au Conseil un exposé de ces raisons et une déclaration précisant si :
  - (a) il s'agit d'une question telle qu'il n'y a pas d'objection à ce que la décision prenne effet pour les autres Parties contractantes, étant précisé que pour sa part, ladite Partie contractante n'appliquera pas la décision ou l'appliquera seulement en partie ;
  - (b) il s'agit d'une question d'une importance telle pour ses intérêts nationaux de défense et de sécurité que la décision ne doit pas être mise en oeuvre du tout sans la prise d'une seconde décision, selon les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 2 ci-après.
2.
  - (a) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 sont d'application, le Directeur général rend compte, à l'Assemblée générale ou au Conseil, au moins une fois par an, de l'avancement des travaux visant à ce qu'aucune Partie contractante ne déroge.
  - (b) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 1 sont d'application, la mise en oeuvre de la décision est suspendue et celle-ci est, dans un délai à déterminer, soumise à l'Assemblée générale pour une deuxième décision, même si la première est une décision du Conseil. Si comme suite à ce nouvel examen, la deuxième décision confirme la première, une Partie contractante peut y déroger dans les conditions prévues à l'alinéa (a) du paragraphe 1 ci-dessus. L'Assemblée générale réexaminera la première décision dans un délai ne pouvant excéder un an.
3. En cas de guerre ou de conflit, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action d'aucune des Parties contractantes affectées. Le même principe est d'application en cas de situation de crise ou d'urgence nationale. Chaque Partie contractante peut notamment reprendre temporairement la responsabilité, en tout ou en partie, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa compétence pour des raisons impératives d'intérêt national, notamment dans le domaine de la défense. L'architecture du système européen de gestion de la circulation aérienne doit permettre la reprise effective de ces services en conformité avec les besoins des Parties contractantes.

Article 10

1. La contribution annuelle de chacune des Parties contractantes au budget est, pour chaque exercice, déterminée selon la formule de répartition ci-après :
  - (a) une première fraction, à concurrence de 30 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 2 ci-dessous ;
  - (b) une deuxième fraction, à concurrence de 70 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 3 ci-dessous.
2. Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économiques - ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision du Conseil - en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé dans l'unité de compte européenne appropriée.
3. L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.

Article 11

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

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% .....	1
De 1 à moins de 2 % .....	2
De 2 à moins de 3 % .....	3
De 3 à moins de 4½ % .....	4
De 4½ à moins de 6 % .....	5
De 6 à moins de 7½ % .....	6
De 7½ à moins de 9 % .....	7
De 9 à moins de 11 % .....	8
De 11 à moins de 13 % .....	9
De 13 à moins de 15 % .....	10
De 15 à moins de 18 % .....	11
De 18 à moins de 21 % .....	12
De 21 à moins de 24 % .....	13
De 24 à moins de 27 % .....	14
De 27 à moins de 30 % .....	15
30% .....	16

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

3. En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.
4. Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, selon les dispositions prévues ci-dessus.

#### Article 12

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

#### Article 13

1. L'Organisation entretient avec les Etats et les autres organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de son objet.
2. L'Assemblée générale est, sans préjudice des dispositions de l'alinéa (k) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 3 du présent article et de l'article 15, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.
3. L'Assemblée générale peut, sur proposition du Conseil, déléguer à ce dernier la décision de conclure les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

#### Article 14

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

#### Article 15

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

#### Article 16

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

2. Sur le territoire des Parties contractantes où la procédure visée au paragraphe précédent n'existe pas, l'Organisation peut bénéficier des procédures d'acquisition forcée utilisables au profit de l'aviation civile et des télécommunications.
3. Les Parties contractantes reconnaissent à l'Organisation, pour les ouvrages et services établis pour son compte sur leurs territoires respectifs, le bénéfice de l'application des réglementations nationales relatives aux limitations du droit de propriété immobilière qui existeraient dans l'intérêt public au profit des services nationaux pour le même objet et notamment de celles qui concernent les servitudes d'utilité publique.
4. L'Organisation supportera les frais découlant de l'application des dispositions du présent article, y compris le montant des indemnités dues conformément à la législation de l'Etat sur le territoire duquel les biens sont situés.

#### Article 17

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

#### Article 18

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

#### Article 19

1. Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, l'Organisation détermine, conformément aux conditions générales prévues à l'alinéa (d) du paragraphe 2 de l'article 7, les mesures de régulation nécessaires, et les communique aux exploitants d'aéronefs et aux services appropriés de la circulation aérienne. Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les services appropriés de la circulation aérienne se conforment à ces mesures, sauf raisons impérieuses de sécurité.
2. Le respect, par les services de la circulation aérienne d'une Partie contractante, des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article relève de la responsabilité exclusive de ladite Partie contractante.
3. A la requête de l'Organisation, en cas d'inobservation des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1. du présent article par un exploitant d'aéronef ou un commandant de bord, la procédure de poursuite d'un contrevenant peut être engagée :
  - (a) par la Partie contractante où l'inobservation a été constatée, sur son territoire ;

(b) par l'Organisation conformément aux chefs de compétence énoncés à l'article 35, si la Partie contractante sur le territoire de laquelle la procédure doit être engagée en est d'accord.

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

#### Article 20

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

#### Article 21

1. La circulation des publications et des autres supports d'information expédiés par l'Organisation ou destinés à celle-ci, et correspondant à ses activités officielles n'est soumise à aucune restriction.
2. Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement aussi favorable que celui accordé par chaque Partie contractante aux organisations internationales similaires.

#### Article 22

1. L'Organisation est exonérée sur le territoire des Parties contractantes, de tous droits et taxes à l'occasion de sa constitution, de sa dissolution et de sa liquidation.
2. Elle est exonérée des droits et taxes auxquels donneraient lieu les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'accomplissement de sa mission.
3. Elle est exonérée de tous impôts directs susceptibles de s'appliquer à elle-même, ainsi qu'à ses biens, avoirs et revenus.
4. Elle est exonérée des perceptions fiscales indirectes que pourraient entraîner les émissions d'emprunts et dont elle serait personnellement débitrice.
5. Elle est exonérée de tout impôt de caractère exceptionnel ou discriminatoire.
6. Les exonérations prévues au présent article ne s'étendent pas aux impôts et taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

#### Article 23

1. L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus, et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation ou d'exportation en ce

qui concerne les matériaux, matériels, fournitures et autres objets importés pour l'usage officiel de l'Organisation et destinés aux immeubles et installations de l'Organisation ou à son fonctionnement.

2. Les marchandises ainsi importées ne peuvent être ni vendues, ni prêtées ou cédées, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle elles auront été introduites, sauf dans les conditions fixées par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.
3. Toutes mesures de contrôle jugées utiles pourront être prises pour s'assurer que les matériaux, matériels, fournitures et autres objets indiqués au premier paragraphe et importés à destination de l'Organisation ont bien été livrés à ladite Organisation et affectés aux immeubles et installations officiels ou à son fonctionnement.
4. L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et exemptée de toute prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les publications visées à l'article 13 des Statuts ci-annexés.

#### Article 24

1. L'Organisation peut détenir toutes devises et avoir des comptes en toutes monnaies dans la mesure nécessaire à l'exécution des opérations répondant à son objet.
2. Les Parties contractantes s'engagent à lui accorder les autorisations nécessaires pour effectuer, suivant les modalités prévues dans les règlements nationaux et accords internationaux applicables, tous les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de l'Organisation y compris l'émission et le service des emprunts lorsque l'émission de ces derniers aura été autorisée par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.

#### Article 25

1. L'Agence peut faire appel au concours de personnes qualifiées ressortissantes des Parties contractantes.
2. Les membres du personnel de l'Organisation ainsi que les membres de leur famille vivant à leur foyer bénéficient des exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales similaires.
3.
  - (a) Les Parties contractantes accordent, en période de crise internationale, aux membres du personnel de l'Organisation et aux membres de leur famille vivant à leur foyer, les mêmes facilités de rapatriement que celles reconnues au personnel des autres organisations internationales.
  - (b) Les obligations du personnel de l'Organisation vis-à-vis de celle-ci ne sont pas affectées par la disposition du (a) ci-dessus.
4. Il ne peut être fait exception aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article que pour des motifs tirés de l'ordre, de la sécurité ou de la santé publics.
5. Les membres du personnel de l'Organisation :



- (a) bénéficient de la franchise des droits et taxes de douane autres que les redevances ou impositions représentatives de services rendus, pour l'importation des effets personnels, meubles et autres objets de ménage usagés qu'ils apportent de l'étranger lors de leur premier établissement et pour la réexportation de ces mêmes effets, meubles et objets, lors de la cessation de leurs fonctions ;
  - (b) peuvent, à l'occasion de leur prise de fonction sur le territoire de l'une des Parties contractantes, importer temporairement en franchise leur voiture automobile personnelle et ensuite, au plus tard à la fin de leur temps de service, réexporter ce véhicule en franchise, sous réserve, dans l'une et l'autre hypothèse, des conditions jugées nécessaires dans tous les cas particuliers, par le gouvernement de la Partie contractante intéressée ;
  - (c) jouissent de l'inviolabilité pour tous leurs papiers et documents officiels.
6. Il n'est pas fait obligation aux Parties contractantes d'accorder à leurs propres ressortissants les facilités prévues aux (a) et (b) du paragraphe 5 ci-dessus.
  7. Le Directeur général de l'Agence, outre les privilèges, exemptions et facilités prévus pour le personnel de l'Organisation, jouit de l'immunité de juridiction pour ses actes, y compris ses paroles et écrits, accomplis dans le cadre de son activité officielle ; cette immunité n'est pas applicable en cas d'infraction à la réglementation de la circulation routière ou en cas de dommage causé par un véhicule lui appartenant ou conduit par lui.
  8. Les gouvernements intéressés prennent toutes mesures utiles pour assurer la liberté de transfert des salaires nets.

#### Article 26

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

#### Article 27

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

#### Article 28

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

Article 29

1. (a) Les installations de l'Organisation sont inviolables. Les biens et avoirs de l'Organisation sont exemptés de toute réquisition, expropriation et confiscation.  
  
(b) Les archives de l'Organisation et tous les papiers et documents officiels lui appartenant sont inviolables en quelque endroit qu'ils se trouvent.
2. Les biens et avoirs de l'Organisation ne peuvent être saisis ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée, si ce n'est par décision de justice. Cette décision de justice ne pourra être prise qu'à la condition que l'Organisation ait été informée dans un délai raisonnable de la procédure en question et qu'elle ait pu disposer de moyens adéquats pour développer sa défense. Toutefois, les installations de l'Organisation ne peuvent être saisies ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée.
3. Toutefois, pour effectuer les enquêtes judiciaires et assurer l'exécution des décisions de justice sur leur territoire respectif, les autorités compétentes de l'Etat du siège et des autres pays où sont situées ces installations et archives ont accès, après en avoir avisé le Directeur général de l'Agence, aux installations et archives de l'Organisation.

Article 30

1. L'Organisation collabore en tout temps avec les autorités compétentes des Parties contractantes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'assurer l'observation des règlements de police, et d'éviter tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges, immunités, exemptions ou facilités énumérés dans la présente Convention.
2. L'Organisation facilite dans la mesure du possible la réalisation des travaux d'intérêt public à exécuter sur le territoire des Parties contractantes à l'intérieur ou dans le voisinage des immeubles qui lui sont affectés.

Article 31

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

Article 32

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

Article 33

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

Article 34

1. Tout différend survenant entre deux Parties contractantes ou davantage, ou entre une ou plusieurs Parties contractantes et l'Organisation, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de la présente Convention, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation, qui n'aura pu être réglé dans un délai de six mois par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement, est soumis à l'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de ladite Cour.
2. Le nombre d'arbitres est fixé à trois.
3. L'arbitrage a lieu à La Haye. Le Bureau international de la Cour permanente d'arbitrage sert de greffe et fournit des services administratifs suivant les instructions données par la Cour permanente d'arbitrage.
4. Les décisions de la Cour permanente d'arbitrage sont obligatoires pour les Parties au différend.

Article 35

1. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, les juridictions des Parties contractantes sont seules compétentes pour connaître des différends qui pourront naître entre l'Organisation, représentée par le Directeur général de l'Agence, et toute personne physique ou morale, relatifs à l'application des actes émanant de l'Organisation.
2. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, la procédure est engagée dans la Partie contractante :
  - (a) où le défendeur a son domicile ou son siège ;
  - (b) où le défendeur a un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante ;
  - (c) où le défendeur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) et (b) ci-dessus ;
  - (d) où EÜROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) à (c) ci-dessus.

Article 36

1. Les amendements apportés dans les conditions prévues à la présente Convention, aux Statuts de l'Agence figurant en Annexe I et aux articles 16 et

suivants des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.

2. Les dispositions fiscales figurant en Annexe III et les articles 1 à 15 inclus des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV ne sont pas susceptibles de modification par l'Assemblée générale.
3. Chaque Partie contractante est liée par l'Annexe IV pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Cette durée de cinq ans est automatiquement prorogée par périodes de cinq années. La Partie contractante qui a notifié par écrit à l'Assemblée générale, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, qu'elle ne souhaite pas de prorogation n'est plus liée par l'Annexe IV à l'expiration de cette période.
4. Les droits et obligations de la Partie contractante se retirant peuvent être déterminés si nécessaire dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

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

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

#### Article 37

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

#### Article 38

1. La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981, puis par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est prorogée pour une durée indéterminée.
2. Après que la Convention ainsi prorogée aura été en vigueur pendant vingt ans, toute Partie contractante pourra mettre fin en ce qui la concerne à l'application de la Convention par une notification écrite au gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats contractants.

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

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

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

4. L'Organisation peut être dissoute si le nombre des Parties contractantes se réduit à moins de 50 % des Parties signataires du Protocole de 1997 précité, sous réserve d'une décision de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.
5. Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, sa personnalité et sa capacité juridiques, au sens de l'article 4, subsistent pour les besoins de sa liquidation.

#### Article 39

1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, de tout Etat non signataire de ce dernier Protocole, est subordonnée à l'accord de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.
2. La décision d'accepter l'adhésion est notifiée à l'Etat non signataire par le Président de l'Assemblée générale.
3. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.
4. L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.

#### Article 40

1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique, aux conditions dont conviendront les Parties contractantes et ces organisations, dont un ou plusieurs Etats signataires sont membres, ces conditions devant figurer dans un Protocole additionnel à la Convention.
2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera les autres Parties.
3. L'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion, pour autant que le Protocole additionnel mentionné au paragraphe 1 soit entré en vigueur.

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

468

ANNEXE I

STATUTS DE L'AGENCE

## Statuts de l'Agence

### Article 1

1. L'Agence est l'organe chargé d'atteindre les objectifs et d'exécuter les tâches énoncés par la Convention ou fixés par l'Assemblée générale ou par le Conseil et leurs organes subsidiaires. Elle établit et soumet aux organes compétents des propositions relatives à l'exercice de leurs fonctions et à l'exécution de leurs tâches ainsi qu'aux autres tâches déléguées à l'Organisation. Elle prête également assistance à l'Assemblée générale et au Conseil ainsi qu'à leurs organes subsidiaires dans l'exécution de leurs fonctions de surveillance.
2. Dans l'exercice de ses fonctions, l'Agence peut se faire assister, lorsque cela est nécessaire, par des experts civils et militaires désignés par les Etats ou les organisations de fourniture de services concernées.
3. L'Agence sert de point de centralisation de la coopération et de la coordination intergouvernementales dans le domaine de la navigation aérienne. Elle soumet des propositions et apporte l'appui nécessaire à la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne et à sa mise en oeuvre.
4. Elle fournit en particulier des services de réglementation, d'information, d'appui et de conseil aux Parties contractantes, et sur la base d'accords conclus en application de l'article 2 de la Convention, à des organisations internationales reconnues et à des Etats non contractants.
5. En particulier, l'Agence :
  - (a) coordonne les plans de réalisation des Parties contractantes pour assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;
  - (b) examine les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile, et coordonne et soumet des amendements aux documents de l'OACI ;
  - (c) élabore des propositions de plans détaillés visant à l'harmonisation et à l'intégration des services et systèmes de la circulation aérienne, en particulier les éléments au sol et de bord des systèmes de navigation aérienne des Parties contractantes, en vue d'établir un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne ;
  - (d) élabore des propositions relatives au mécanisme de planification et d'organisation stratégiques des routes et des structures d'appui de l'espace aérien en coordination avec des experts civils et militaires désignés par les Etats ;
  - (e) élabore des propositions aux fins d'harmonisation des réglementations applicables aux services de la circulation aérienne, élabore des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports et favorise l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse d'utilisation de l'espace aérien entre usagers civils et militaires ;



- (f) fait des propositions ou joue un rôle consultatif dans tous les aspects de la politique générale et de la planification. Son champ d'action n'est pas limité à la gestion du trafic aérien en route, mais élargi à une approche "de porte à porte" intégrée de la gestion du trafic aérien. Elle bénéficie de l'assistance des experts nationaux pour élaborer des propositions en la matière ;
  - (g) étudie et promeut des mesures visant à l'amélioration de l'efficacité et du rendement dans le domaine de la navigation aérienne ;
  - (h) élabore des critères, des procédures et des méthodes communs pour assurer une efficacité et une qualité maximales des systèmes de gestion du trafic aérien et des services de la circulation aérienne ;
  - (i) coordonne les programmes de recherche, de développement, d'essai et d'évaluation (RDTE) des organisations nationales de gestion du trafic aérien, notamment la collecte et la diffusion des résultats ;
  - (j) réalise des études, essais et travaux de recherche appliquée communs, ainsi que d'autres développements techniques ;
  - (k) définit, conçoit, met au point, valide et organise la réalisation d'un système uniforme de gestion de la circulation aérienne en Europe, sous l'égide du Conseil.
6. Lorsqu'elle assure des services de navigation aérienne, l'Agence a pour mission :
- (a) d'éviter les abordages entre aéronefs ;
  - (b) d'assurer l'écoulement ordonné et rapide de la circulation aérienne ;
  - (c) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
  - (d) d'alerter les organes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des services de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organes le concours nécessaire.
7. L'Agence travaille en étroite collaboration avec les organisations d'utilisateurs, afin de satisfaire le plus efficacement et le plus économiquement possible les besoins de l'aviation civile. Elle travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires afin de satisfaire dans les mêmes conditions les besoins particuliers de l'aviation militaire.
8. Pour l'exercice de sa mission, l'Agence peut notamment construire et exploiter les bâtiments et installations qui lui sont nécessaires. Elle fait toutefois appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes chaque fois que cela se justifie d'un point de vue technique et économique, afin d'éviter tout double emploi.

#### Article 2

1. Sous réserve des pouvoirs reconnus à l'Assemblée générale et au Conseil, l'Agence est administrée par un Directeur général qui bénéficie d'une large

autonomie de gestion pour la mise en place, l'utilisation et le bon fonctionnement des moyens techniques, financiers et en personnel mis à sa disposition. Il prend à ce titre les initiatives qu'il juge nécessaires pour remplir ses obligations.

2. Néanmoins, le Directeur général doit, en vue de les soumettre à l'approbation du Conseil, conformément aux dispositions de la Convention :
  - (a) élaborer des programmes de travail annuel et quinquennal faisant état des incidences sur l'évolution des coûts et des taux unitaires ;
  - (b) établir le plan financier quinquennal et le budget y compris les obligations financières et, dans les conditions prévues à l'Annexe IV, les taux unitaires et les tarifs ;
  - (c) présenter au Conseil un rapport annuel sur les activités et la situation financière de l'Organisation ;
  - (d) présenter les principes qui régissent la structure générale de l'Agence, les détails de cette structure relevant de la seule responsabilité du Directeur général.
  
3. En outre, le Directeur général :
  - (a) présente des comptes rendus à échéance régulière et sollicite des instructions du Conseil chaque fois que les objectifs risquent de ne pas être atteints, que les délais ou plafonds financiers risquent d'être dépassés, ou en cas de modifications importantes apportées aux programmes ;
  - (b) négocie les accords prévus à l'article 2 de la Convention dans le cadre des directives émises par le Conseil.

#### Article 3

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

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

#### Article 4

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

#### Article 5

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

- (a) celui-ci comporte notamment des dispositions relatives à la nationalité du personnel, aux procédures et aux principes pour la sélection et le recrutement, aux barèmes de traitement, aux pensions, à l'impôt interne, aux incompatibilités, au secret professionnel et à la continuité du service ;
  - (b) le recrutement du personnel de l'Agence s'effectue parmi les ressortissants des Parties contractantes. Du personnel d'Etats non-contractants peut être employé dans le cadre des accords prévus au paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention, ou dans des cas exceptionnels sur décision dûment motivée du Directeur général.
2. Le Tribunal administratif de l'Organisation internationale du Travail est seul compétent pour connaître des litiges opposant l'Organisation et le personnel de l'Agence, à l'exclusion de toute autre juridiction, nationale ou internationale.

#### Article 6

1. Le Directeur général est nommé pour un mandat de cinq ans, par l'Assemblée générale à la majorité pondérée, sous réserve que cette majorité atteigne les trois-quarts des suffrages pondérés exprimés, selon la pondération prévue à l'article 11 de la Convention, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage. Son mandat est renouvelable une fois dans les mêmes conditions. Le Statut du Directeur général est approuvé par le Conseil.
2. Le Directeur général représente l'Organisation en justice et dans tous les actes de la vie civile.
3. En outre, conformément aux politiques arrêtées par l'Assemblée générale et le Conseil, le Directeur général :
  - (a) peut nommer les membres du personnel et mettre fin à leurs services dans les conditions prévues au Statut administratif du personnel ; la nomination pour un mandat de cinq ans en règle générale, renouvelable une fois, à des fonctions de grade A1 et A2 est soumise à l'approbation du Conseil ;
  - (b) peut contracter des emprunts aux conditions prescrites par le Règlement financier et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil ;
  - (c) peut passer des contrats conformément au Règlement des marchés visé à l'article 3 et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil ;
  - (d) élabore et soumet à l'approbation du Conseil le Règlement de protection des données prévu à l'alinéa (l) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention ;
  - (e) élabore et soumet à l'approbation du Conseil les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.
4. Le Directeur général s'acquitte de ces fonctions sans en référer préalablement au Conseil, mais tient ce dernier informé de toutes les mesures prises en vertu des pouvoirs précités.

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

#### Article 7

1. Le budget doit être équilibré en recettes et dépenses.  
  
Toutes les recettes et dépenses de l'Agence doivent faire l'objet de prévisions pour chaque exercice budgétaire.
2. L'exercice budgétaire commence le 1er janvier et prend fin le 31 décembre.
3. Le Directeur général soumet le projet de budget et de plan financier quinquennal à l'approbation du Conseil au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.

#### Article 8

1. L'Organisation peut emprunter sur les marchés financiers internationaux les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.
2. L'Organisation peut émettre des emprunts sur les marchés financiers d'une Partie contractante dans le cadre de la réglementation nationale applicable à l'émission d'emprunts intérieurs, ou à défaut d'une telle réglementation avec l'accord de la Partie contractante.
3. Le Règlement financier fixe les procédures selon lesquelles l'Organisation contracte et rembourse les emprunts.
4. Chaque budget et chaque plan financier quinquennal fixent le montant maximum que l'Organisation peut emprunter au cours des années couvertes par le budget et par le plan financier quinquennal.
5. Dans les domaines visés par le présent article, l'Organisation agit en accord avec les autorités compétentes des Parties contractantes ou avec leur banque d'émission.

#### Article 9

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

#### Article 10

1. Les comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses du budget de l'Agence, et la gestion financière de l'Agence sont vérifiés chaque année par une Mission d'Audit.
2. La Mission d'Audit est assistée dans sa tâche par des auditeurs-conseil externes. La société externe d'auditeurs-conseil est nommée par le Conseil pour un mandat de trois ans, conformément à l'alinéa (f) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.
3. La vérification opérée par la Mission d'Audit avec l'assistance des auditeurs-conseil externes a pour objet de constater la régularité des recettes et des dépenses et de s'assurer de la bonne gestion financière. Après la clôture de

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

4. La Mission d'Audit veille à ce qu'un mécanisme de contrôle interne approprié soit mis en place au sein de l'Agence conformément aux pratiques et principes de bonne gestion.
5. La Mission d'Audit peut examiner d'autres questions financières relatives à l'Agence conformément à son mandat.

#### Article 11

1. Les services de l'Agence peuvent, à la demande du Conseil, agissant de sa propre initiative ou sur demande du Directeur général, faire l'objet d'inspections administratives et techniques.
2. Ces inspections sont effectuées par des agents appartenant aux administrations des Parties contractantes avec une aide extérieure si besoin est. Chaque mission d'inspection est composée d'au moins deux personnes de nationalité différente. Toute mission d'inspection devrait comprendre, autant que possible, une personne ayant participé à une inspection précédente.

#### Article 12

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

#### Article 13

L'Agence procède aux publications nécessaires à son fonctionnement.

#### Article 14

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

475

ANNEXE II

REGIONS D'INFORMATION DE VOL

**Régions d'information de Vol**

République Fédérale d'Allemagne

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

République d'Autriche

Région d'information de vol Wien

Royaume de Belgique - Grand Duché de Luxembourg

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

République de Bulgarie

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

République de Chypre

Région d'information de vol Nicosia

République de Croatie

Région d'information de vol Zagreb

Royaume du Danemark

Région d'information de vol København

Royaume d'Espagne

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

République française - Principauté de Monaco (\*)

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

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

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

République hellénique

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

République de Hongrie

Région d'information de vol Budapest

Irlande

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

République italienne

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

République de Malte

Région d'information de vol Malta



Royaume de Norvège

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

Royaume des Pays-Bas

Région d'information de vol Amsterdam

République portugaise

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

Roumanie

Région d'information de vol Bucaresti

République slovaque

Région d'information de vol Bratislava

République de Slovénie

Région d'information de vol Ljubljana

Royaume de Suède

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

Confédération suisse

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

République tchèque

Région d'information de vol Praha

République de Turquie

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

**DISPOSITIONS FISCALES**

## Dispositions fiscales

### Article 1

1. Sans préjudice des exonérations prévues aux articles 22 et 23 de la Convention, lorsque l'Organisation, dans l'exercice de sa mission officielle, procède à des acquisitions importantes de biens ou emploie des services de valeur importante comportant l'incidence d'impôts, droits ou taxes indirects (y compris les impôts, droits ou taxes perçus à l'importation autres que ceux mentionnés au paragraphe 1 de l'article 23 de la Convention), les Gouvernements des Etats membres prennent, dans toute la mesure du possible, des dispositions appropriées pour annuler cette incidence, soit par ajustement des contributions financières versées à l'Organisation, soit par remboursement à l'Organisation du montant de ces impôts, droits ou taxes; ceux-ci peuvent également faire l'objet d'une exonération.
2. Pour ce qui est des paiements que l'Organisation doit effectuer aux Etats membres au titre d'investissements réalisés par ces Etats, et dans la mesure où les dépenses correspondantes doivent être remboursées par l'Organisation, lesdits Etats veilleront à ce que le relevé de compte qu'ils présenteront à l'Organisation ne mentionne pas d'impôts, droits ou taxes dont l'Organisation aurait été exonérée, qui lui seraient remboursés ou qui feraient l'objet d'un ajustement des contributions financières à l'Organisation si l'Organisation avait elle-même procédé à des investissements.
3. Les dispositions du présent article ne s'étendent pas aux impôts, droits ou taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

### Article 2

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

### Article 3

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

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

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux pensions et rentes versées par l'Organisation.
3. Les nom, qualité, adresse, rémunérations et le cas échéant, les pensions des employés et anciens employés auxquels les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont applicables, seront communiqués périodiquement aux Etats membres.

#### Article 4

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

#### Article 5

1. La présente Annexe remplace le Protocole additionnel à la Convention, signé à Bruxelles le 6 juillet 1970, tel que modifié par le Protocole signé à Bruxelles le 21 novembre 1978 modifiés eux-mêmes par l'article XXXVIII du Protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981 amendant la Convention.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, les obligations résultant de l'article 3 du Protocole additionnel du 6 juillet 1970 continuent à porter leurs effets jusqu'au complet apurement des créances et obligations.

**DISPOSITIONS RELATIVES**  
**AU SYSTEME COMMUN DE REDEVANCES DE ROUTE**

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

### Article 1

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

### Article 2

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

### Article 3

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

En particulier, le Conseil :

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

### Article 4

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

### Article 5

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

2. Lorsqu'un indicatif de l'OACI ou tout autre indicatif reconnu est utilisé pour identifier le vol, EUROCONTROL peut considérer comme l'exploitant, l'organisme d'exploitation d'aéronefs auquel l'indicatif a été attribué ou est en cours d'attribution au moment du vol, ou qui est identifié dans le plan de vol déposé, ou qui est identifié par l'emploi de l'indicatif de l'OACI ou de tout autre indicatif reconnu dans les communications avec les services de contrôle de la circulation aérienne, ou par tout autre moyen.
3. Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.
4. L'exploitant et le propriétaire de l'aéronef sont tenus solidairement au paiement de la redevance, si le droit de la Partie contractante concernée le permet.

#### Article 6

1. Lorsque la somme due n'a pas été acquittée, des mesures de recouvrement forcé peuvent être prises, y compris la rétention ou la vente forcée d'aéronefs, si le droit de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef a atterri le permet.
2. Les mesures peuvent également comprendre, à la requête d'EUROCONTROL, un réexamen par une Partie contractante ou tout organisme compétent, des autorisations administratives liées à l'activité de transport aérien ou à la gestion de la circulation aérienne délivrées à un usager redevable du paiement de la redevance, si la législation correspondante le permet.

#### Article 7

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par EUROCONTROL, soit, à la requête d'EUROCONTROL, par une Partie contractante, ou par tout organe autorisé à cette fin par une Partie contractante.
2. Le recouvrement est poursuivi par voie judiciaire ou par voie administrative.
3. Chaque Partie contractante fait connaître à EUROCONTROL les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

#### Article 8

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

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



Article 9

1. Les dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 n'excluent pas que toute Partie contractante, ou tout organe autorisé par une Partie contractante, agissant à la requête d'EUROCONTROL, puisse procéder au recouvrement de la somme due par voie de rétention ou de vente forcée d'aéronefs, conformément à la procédure administrative ou judiciaire de la Partie contractante concernée.
2. Le pouvoir de rétention ou de vente forcée s'étend aux équipements, pièces de rechange, carburant, matériels et documents de l'aéronef retenu ou vendu.
3. La validité et l'effet de la rétention et de la vente forcée sont déterminés par la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la rétention a eu lieu.

Article 10

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

Article 11

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

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

Article 12

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

- (a) si la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 8 ;
- (b) si la décision est contraire à l'ordre public de la Partie contractante requise ;
- (c) si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels ;
- (d) si une instance relative aux mêmes redevances de route introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise ;
- (e) si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances de route et rendue dans la Partie contractante requise ;
- (f) si, pour rendre sa décision, la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et

aux successions, méconnu une règle de droit international privé de la Partie contractante requise, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que si elle avait fait application des règles du droit international privé de cette Partie contractante.

#### Article 13

Les décisions mentionnées à l'article 11 qui sont exécutoires dans la Partie contractante d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans la Partie contractante requise. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise.

#### Article 14

1. La requête est accompagnée :
  - (a) d'une expédition de la décision ;
  - (b) dans le cas d'une décision juridictionnelle rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance ;
  - (c) dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 11 sont satisfaites ;
  - (d) de tout document établissant que la décision est exécutoire dans la Partie contractante d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.
2. Une traduction dûment certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante requise l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

#### Article 15

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 12. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans la Partie contractante requise.
2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de la Partie contractante requise dans la mesure où la Convention n'en dispose pas autrement.

#### Article 16

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

#### Article 17

Lorsqu'une Partie contractante a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à EUROCONTROL, qui applique la procédure prévue à

l'article 16. Les frais de recouvrement encourus par cette Partie contractante sont mis à la charge d'EUROCONTROL.

Article 18

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

Article 19

Si le Conseil décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Parties contractantes concernées peuvent prendre toutes les mesures qu'elles jugent appropriées. En pareil cas, les dispositions de la Convention relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL**

concernant le passage du régime  
de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981  
au régime

des dispositions pertinentes de la version coordonnée  
du texte de la Convention internationale de coopération pour la  
sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL  
amendée à Bruxelles en 1997,  
y compris son Annexe IV

**PROTOCOLE ADDITIONNEL**

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

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,  
LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,  
LE ROYAUME DE BELGIQUE,  
LA REPUBLIQUE DE BULGARIE,  
LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,  
LA REPUBLIQUE DE CROATIE,  
LE ROYAUME DE DANEMARK,  
LE ROYAUME D'ESPAGNE,  
LA REPUBLIQUE FRANCAISE,  
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,  
LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,  
LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,  
L'IRLANDE,  
LA REPUBLIQUE ITALIENNE,  
LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,  
LA REPUBLIQUE DE MALTE,  
LA PRINCIPAUTE DE MONACO,  
LE ROYAUME DE NORVEGE,  
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,  
LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,  
LA ROUMANIE,  
LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,  
LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,  
LE ROYAUME DE SUEDE,  
LA CONFEDERATION SUISSE,  
LA REPUBLIQUE TCHEQUE,  
LA REPUBLIQUE DE TURQUIE,

Ci-après dénommées "les Parties contractantes nationales",

L'ORGANISATION EUROPEENNE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION  
AERIENNE,

Ci-après dénommée "EUROCONTROL",

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

Vu la Mesure N° 85/43 prise par la Commission permanente d'EUROCONTROL relative à la conclusion du présent Protocole additionnel ;

*Considérant* que les Parties contractantes nationales signent ce jour un Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues (ci-après dénommé "le Protocole") ;

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

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

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

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

*Sont convenues des dispositions qui suivent :*

#### Article 1

A partir de l'entrée en vigueur du Protocole du 27 juin 1997 coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 est abrogé.

#### Article 2

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

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

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

Pour la République d'Allemagne,

Pour la République d'Autriche,

Pour le Royaume de Belgique,

Pour la République de Bulgarie,

Pour la République de Chypre,

Pour la République de Croatie,

Pour le Royaume de Danemark,

Pour le Royaume d'Espagne,

Pour la République française,

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

Pour la République hellénique,

Pour la République de Hongrie,

Pour l'Irlande,

Pour la République italienne,

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,

Pour la République de Malte,

Pour la Principauté de Monaco,

Pour le Royaume de Norvège,

Pour le Royaume des Pays-Bas,

Pour la République portugaise,

Pour la Roumanie,

Pour la République slovaque,

Pour la République de Slovénie,

Pour le Royaume de Suède,

Pour la Confédération suisse,

Pour la République tchèque,

Pour la République de Turquie,

Pour EUROCONTROL,



## ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ

ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗΣ  
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΤΟΚΟΛΛΟ  
ΕΝΟΠΙΟΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ EUROCONTROL  
ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960  
ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ  
(Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 1997)

---

**ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ**  
**ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗΣ**  
**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ**  
**ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ EUROCONTROL**  
**ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ**  
**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**  
**ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960**  
**ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ**  
**(Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 1997)**

**ΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ :**

**ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΔΟΥΚΑΤΟΥ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟΥ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ,**  
**ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,**  
**ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΣΛΟΒΑΚΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,**  
**ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΕΛΒΕΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**  
**ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,**

*Συνήλθαν στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997,*

Αποφάσισαν να ενσωματώσουν στη Διεθνή Σύμβαση EUROCONTROL τη σχετική με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1981, τις τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Τελικής Πράξης,

Εξέδωσαν το κείμενο του Πρωτοκόλλου ενοποίησης των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στις 27 Ιουνίου 1997 και το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Τελικής Πράξης.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι Πληρεξούσιοι υπέγραψαν την παρούσα Τελική Πράξη.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997, σε ένα μόνο πρωτότυπο, το οποίο θα παραμείνει κατατεθειμένο στα αρχεία της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία θα κοινοποιήσει ακριβή αντίγραφα στις Κυβερνήσεις των λοιπών υπογραφόντων κρατών.

Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,

Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας,

Για το Βασίλειο του Βελγίου,

Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας,

Για την Κυπριακή Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Κροατίας,

Για το Βασίλειο της Δανίας,

Για το Βασίλειο της Ισπανίας,

Για τη Γαλλική Δημοκρατία,

Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας,

Για την Ελληνική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας,

Για την Ιρλανδία,

Για την Ιταλική Δημοκρατία,

Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,

Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,

Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,

Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,

Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,

Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,

Για τη Ρουμανία,

Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,

Για το Βασίλειο της Σουηδίας,

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,

Για την Τσεχική Δημοκρατία,

Για την Τουρκική Δημοκρατία,

498

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 της ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ**

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**

**ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ  
27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997**

---

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ  
ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997

Άρθρο I

Η Διεθνής Σύμβαση EUROCONTROL η σχετική με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε με το πρόσθετο Πρωτόκολλο της 6ης Ιουλίου 1970, το οποίο με τη σειρά του τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 21ης Νοεμβρίου 1978, το σύνολο των οποίων τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981, στο εξής καλούμενη "η Σύμβαση", τροποποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων που ακολουθούν.

Άρθρο II

Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 της Σύμβασης αντικαθίστανται από τις ακόλουθες διατάξεις :

"Άρθρο I

1. *Προκειμένου να επιτευχθεί η ενιαριότητα και ολοκλήρωση που απαιτούνται με στόχο την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να ενισχύσουν τη συνεργασία τους και να αναπτύξουν τις κοινές δραστηριότητές τους στο πεδίο της αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αναγκαιότητες της άμυνας και παρέχοντας τη μέγιστη ελευθερία σε όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου, σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται κατά την παροχή αποτελεσματικών ως προς το κόστος εξυπηρέτησεων εναέριας κυκλοφορίας και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μεταξύ άλλων, από επιχειρησιακή, τεχνική και χρηματοοικονομική άποψη, τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.*

*Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν χωρίς να θίγεται η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας κάθε κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του και η δυνατότητα για κάθε κράτος να ασκεί τα προνόμιά του στο θέμα της ασφάλειας και της άμυνας στον εθνικό εναέριο χώρο του.*

*Προς το σκοπό αυτό συμφώνησαν :*

- (α) *να καθορίσουν μία ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού στρατηγικών και προγραμμάτων, των οποίων στόχος είναι η βελτίωση της χωρητικότητας που είναι αναγκαία, προκειμένου η εν λόγω να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις όλων των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών με αποτελεσματικό ως προς κόστος τρόπο, ενώ θα διατηρείται το αναγκαίο επίπεδο ασφαλείας*
- (β) *να δεσμευθούν για τον καθορισμό ειδικών στόχων, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των λειτουργιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα II της παρούσας Σύμβασης, εντός των οποίων τα κράτη, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν αποδεχθεί να παρέχουν εξυπηρέτησεις εναέριας κυκλοφορίας, χωρίς να θίγονται οι αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που δεν υπάγεται στην κυριαρχία των κρατών, όπως αυτές προκύπτουν από συμβάσεις, διεθνείς συμφωνίες και κανόνες ή αρχές του εθιμικού δημοσίου διεθνούς δικαίου*

- (γ) να εισάγουν ένα σύστημα ελέγχου επιδόσεων και καθορισμού στόχων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (δ) να εφαρμόσουν ένα κοινό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής για τις αεροναυτιλιακές εξυπηρετήσεις και ευκολίες στην Ευρώπη
  - (ε) να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν κοινά πρότυπα και προδιαγραφές
  - (στ) να εναρμονίσουν τους κανονισμούς που ισχύουν για τις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας
  - (ζ) να βελτιώσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα προκειμένου να ανταποκρίνεται η εν λόγω στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας και να εξασφαλίσουν την πλέον αποτελεσματική χρησιμοποίησή της με την από κοινού δημιουργία, λειτουργία και ανάπτυξη ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της εφαρμογής ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (η) να ενθαρρύνουν την από κοινού αγορά συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας
  - (θ) να εφαρμόσουν μία κοινή πολιτική για την καθιέρωση και τον υπολογισμό των τελών που επιβάλλονται στους χρήστες του επί διαδρομής εξοπλισμού και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας, τα οποία στο εξής καλούνται "τέλη διαδρομής"
  - (ι) να εφαρμόσουν ένα μηχανισμό, ανεξάρτητο της παροχής εξυπηρετήσεων, για την ανάπτυξη και εναρμόνιση, σε πολυμερή βάση, ενός καθεστώτος κανονισμών ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με την προοπτική ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροναυτικής ασφαλείας
  - (κ) να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση ενός παγκόσμιου συστήματος δορυφορικής αεροναυτιλίας
  - (λ) να εντοπίσουν νέες δυνατότητες για κοινές δράσεις στο πεδίο σχεδιασμού, εφαρμογής, παρακολούθησης ή λειτουργίας συστημάτων και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας
  - (μ) στο πλαίσιο μίας έννοιας "από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης" να αναπτύξουν μία συνολική πολιτική και έναν αποτελεσματικό μηχανισμό κατάλληλο για το στρατηγικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των διαδρομών και του εναέριου χώρου.
2. Για το σκοπό αυτό ιδρύουν έναν "Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)" καλούμενο στο εξής "ο Οργανισμός", ο οποίος θα ενεργεί σε συνεργασία με τις εθνικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές και με τις οργανώσεις των χρηστών. Ο Οργανισμός θα περιλαμβάνει τρία όργανα :
- (α) μία Γενική Συνέλευση, η οποία αποτελεί το όργανο το αρμόδιο, για τη διαμόρφωση και την έγκριση της γενικής πολιτικής του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων:
    - (i) της κοινής πολιτικής για τα τέλη διαδρομής και των λοιπών δραστηριοτήτων του Οργανισμού στον τομέα των τελών

- (ii) των καθηκόντων ελέγχου και αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού·
  - (iii) του καθορισμού στόχων για τον Οργανισμό, ιδίως αυτών που αφορούν την προτυποποίηση, το σχεδιασμό, την επίδοση και τους κανονισμούς της ασφαλείας·
  - (iv) της επιλογής των κύριων προγραμμάτων πλαισίων συνεργασίας βάσει τεχνικών και χρηματοοικονομικών κριτηρίων·
  - (v) των εξωτερικών σχέσεων με κράτη και οργανισμούς και των αιτήσεων προσχώρησης στην παρούσα Σύμβαση·
- (β) ένα Συμβούλιο, το οποίο αποτελεί το όργανο το επιφορτισμένο με την εφαρμογή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης και, με την επιφύλαξη των εξουσιών που ανατίθενται στην εν λόγω, με τη λήψη όλων των μέτρων τα οποία απευθύνονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη και είναι δεσμευτικά, καθώς και με την εποπτεία των εργασιών της Υπηρεσίας·
- (γ) μια Υπηρεσία, της οποίας το Καταστατικό περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I της παρούσας Σύμβασης, που είναι το όργανο το επιφορτισμένο με την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων της παρούσας Σύμβασης που ακολουθούν, καθώς και των καθηκόντων που του αναθέτει η Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο, με την εκπόνηση των σχετικών προτάσεων και με την ανάπτυξη των τεχνικών και χρηματοοικονομικών πόρων καθώς και των μέσων σε προσωπικό, για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων."

### Άρθρο III

Το άρθρο 2 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

#### Άρθρο 2

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα ακόλουθα καθήκοντα :

- (α) να καταρτίζει και να εγκρίνει λεπτομερή σχέδια για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των αεροναυτιλιακών συστημάτων εδάφους και αέρα των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·
- (β) να συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·
- (γ) να εξετάζει και να συντονίζει για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ή από άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και να συντονίζει και να υποβάλλει τροποποιήσεις ή προτάσεις στα όργανα αυτά·
- (δ) να καθορίσει, να σχεδιάσει, να αναπτύξει, να επικυρώσει και να οργανώσει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·



- (ε) να αναπτύξει και να θέσει σε λειτουργία ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ένα κοινό διεθνές κέντρο, στο πλαίσιο των αναφερομένων στην περίπτωση (δ) ανωτέρω
- (στ) να εκπονεί, να υιοθετεί και να επανεξετάζει τα κοινά πρότυπα και τις κοινές προδιαγραφές και πρακτικές για τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
- (ζ) να εκπονεί και να εγκρίνει διαδικασίες προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή μία στρατηγική από κοινού αγοράς συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας
- (η) να συντονίζει τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης των Συμβαλλομένων Μερών που αφορούν νέες τεχνικές στον τομέα της αεροναυτιλίας, να συγκεντρώνει και να διανέμει τα αποτελέσματά τους και να προωθεί και να πραγματοποιεί από κοινού μελέτες, ελέγχους και εφαρμοσμένες έρευνες καθώς και τεχνικές αναπτύξεις στον εν λόγω τομέα
- (θ) να καθιερώνει ένα ανεξάρτητο σύστημα ελέγχου επιδόσεων, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη όλες τις πτυχές της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού, της διαχείρισης της ασφάλειας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών και στον εναέριο χώρο, καθώς και των δημοσιονομικών και χρηματοοικονομικών πτυχών των παρεχομένων εξυπηρετήσεων και να θέσει στόχους, οι οποίοι θα λαμβάνουν υπόψη όλες αυτές τις πτυχές
- (ι) να μελετά και να προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στον τομέα της αεροναυτιλίας
- (κ) να επεξεργάζεται και να εγκρίνει κοινά κριτήρια, διαδικασίες και μεθόδους προκειμένου να εξασφαλίζεται η βέλτιστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας
- (λ) να επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας
- (μ) να υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας της χρήσης του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες
- (ν) να εκπονεί και να εγκρίνει συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών
- (ξ) να εκπονεί και να εγκρίνει κοινά κριτήρια για την επιλογή και κοινές πολιτικές για την εκπαίδευση, τη χορήγηση αδειών και την αξιολόγηση της ικανότητας του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
- (ο) να αναπτύσσει, να εγκαθιστά και να διατηρεί σε λειτουργία τα στοιχεία των μελλοντικών κοινών ευρωπαϊκών συστημάτων που του ανατίθενται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη
- (π) να καθιερώνει, να τιμολογεί και να εισπράττει τα τέλη διαδρομής για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.

- (ρ) να καθιερώνει και να θέσει σε εφαρμογή ένα μηχανισμό που θα επιτρέπει την πολυμερή ανάπτυξη και εναρμόνιση, των κανονιστικών ρυθμίσεων περί ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
- (σ) να εκτελεί κάθε άλλο καθήκον σχετικό με τις αρχές και τους στόχους της παρούσας Σύμβασης.
2. Ύστερα από αίτημα ενός ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών και βάσει μίας ή περισσότερων ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, ο Οργανισμός μπορεί :
- (α) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο σχεδιασμό, στον καθορισμό και στη δημιουργία συστημάτων και εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας
- (β) να παρέχει και να διατηρεί σε λειτουργία, εν όλω ή εν μέρει, τον εξοπλισμό και τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας για λογαριασμό αυτών των Συμβαλλομένων Μερών
- (γ) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στην καθιέρωση, τιμολόγηση και είσπραξη των τελών που επιβάλλουν στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας και τα οποία δεν καλύπτονται από το Παράρτημα IV της παρούσας Σύμβασης.
3. Ο Οργανισμός μπορεί :
- (α) να συνάπτει ειδικές συμφωνίες με τα μη Συμβαλλόμενα Μέρη που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στην εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1.
- (β) ύστερα από αίτημα μη Συμβαλλομένων Μερών ή άλλων διεθνών οργανισμών, να εκτελεί, εξ ονόματός τους, κάθε άλλο καθήκον που εμπίπτει στο παρόν άρθρο, βάσει ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Μερών.
4. Ο Οργανισμός φροντίζει ώστε, στο μέτρο του δυνατού, τα καθήκοντά του παροχής εξυπηρετήσεων, ιδίως αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περιπτώσεις (ε), (ζ), (ο) και (π), παρ. 2 και παρ. 3 περίπτ. (β), να ασκούνται ανεξάρτητα από τα κανονιστικά καθήκοντά του.
5. Προκειμένου να διευκολυνθεί κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ο Οργανισμός μπορεί, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να ιδρύει επιχειρήσεις, οι οποίες θα διέπονται από ειδικά καταστατικά που θα υπάγονται είτε στο δημόσιο διεθνές δίκαιο είτε στο εθνικό δίκαιο ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ή να καθίσταται μέτοχος πλειοψηφίας σε παρόμοιες επιχειρήσεις."

#### Άρθρο IV

Το άρθρο 3 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

##### " Άρθρο 3

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στις επί διαδρομής εξυπηρετήσεις της αεροναυτιλίας και στις σχετικές εξυπηρετήσεις ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα II.

2. (α) Οποιαδήποτε τροποποίηση που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιθυμεί να επιφέρει στον κατάλογο των δικών του Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης που εμφανίζονται στο Παράρτημα II, αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση με ομοφωνία των ψηφισάντων, αν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των ορίων του καλυπτόμενου από την παρούσα Σύμβαση εναέριου χώρου.
- (β) Κάθε τροποποίηση που δε συνεπάγεται τέτοια μεταβολή πρέπει, εντούτοις, να γνωστοποιείται στον Οργανισμό από το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης ο όρος "εναέρια κυκλοφορία" περιλαμβάνει τα πολιτικά αεροσκάφη και όσα στρατιωτικά, τελωνειακά και αστυνομικά αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

*Βάσει μίας ειδικής συμφωνίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει να ισχύει ο όρος "εναέρια κυκλοφορία" και για την υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία που αναπτύσσεται στο έδαφός του."*

#### Άρθρο V

Στο άρθρο 4 της Σύμβασης, η αναφορά στο Καταστατικό που είναι παράρτημα της Σύμβασης, αντικαθίσταται από μια αναφορά στο Καταστατικό που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I και στο αγγλικό κείμενο, στο εν λόγω άρθρο 4 η φράση "in the present Convention" αντικαθίσταται από τη φράση "in this Convention".

#### Άρθρο VI

Το άρθρο 5 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

##### "Άρθρο 5

1. Η Γενική Συνέλευση απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε υπουργικό επίπεδο. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου, ιδίως, να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.
2. Το Συμβούλιο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε επίπεδο Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου ειδικότερα να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.
3. Για τα θέματα που αφορούν το κοινό σύστημα τελών διαδρομής, η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο απαρτίζονται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.
4. Οι εκπρόσωποι των διεθνών οργανισμών που μπορούν να συμβάλλουν στις εργασίες του Οργανισμού καλούνται, κατά περίπτωση, από τη Γενική Συνέλευση ή από το Συμβούλιο, να συμμετέχουν με την ιδιότητα του παρατηρητή στις εργασίες του Οργανισμού."

Άρθρο VII

Το άρθρο 6 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

“ Άρθρο 6

1. Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Συμβούλιο και την Υπηρεσία, ιδίως στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α).

Εξάλλου η Γενική Συνέλευση :

- (α) διορίζει το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, ύστερα από σύσταση του Συμβουλίου
  - (β) επιτρέπει την υποβολή προσφυγών, εξ ονόματος του Οργανισμού, ενώπιον του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 34
  - (γ) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τη λειτουργία του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε)
  - (δ) εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος I, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 1
  - (ε) εγκρίνει τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων II και IV, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 3
  - (στ) προβαίνει σε περιοδική ανασκόπηση των καθηκόντων του Οργανισμού.
2. Για να διατυπώσει την κοινή πολιτική σχετικά με τα τέλη διαδρομής, η Γενική Συνέλευση, ιδίως :
- (α) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τον καθορισμό του κόστους που καταλογίζεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τον Οργανισμό στους χρήστες για τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας που τίθενται στη διάθεση των εν λόγω
  - (β) καθορίζει τον τύπο υπολογισμού των τελών διαδρομής
  - (γ) καθορίζει τις αρχές που διέπουν τις απαλλαγές από τα τέλη διαδρομής και μπορεί επιπλέον να αποφασίσει ότι, για ορισμένες κατηγορίες πτήσεων, οι οποίες, κατά συνέπεια, απαλλάσσονται από την καταβολή των τελών διαδρομής που διέπονται από το Παράρτημα IV, το κόστος που προκύπτει σε σχέση με τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας μπορεί να εισπραχθεί απευθείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη
  - (δ) εγκρίνει τις εκθέσεις του Συμβουλίου σχετικά με τα τέλη διαδρομής.
3. Η Γενική Συνέλευση μπορεί :
- (α) να παραπέμπει στο Συμβούλιο για μελέτη κάθε θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της

- (β) να εξουσιοδοτεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, το Συμβούλιο να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά θέματα που επίπτουν στη γενική της αρμοδιότητα και αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α)
- (γ) να συστήνει κάθε άλλο επικουρικό όργανο που κρίνει αναγκαίο."

### Άρθρο VIII

Το άρθρο 7 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 8 και έχει ως ακολούθως :

#### "Άρθρο 8

1. Οι αποφάσεις σε σχέση με τα Συμβαλλόμενα Μέρη που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο, ή το Συμβούλιο με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (β) και το άρθρο 7 παρ. 1, λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζόμενων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 και τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 περιπτώσεις (θ), (ο), (ρ) και (σ), και παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περιπτώσεις (α), (γ) και (δ), παράγραφος 2 και παράγραφος 3 περίπτ. (β), στο άρθρο 7 παράγραφος 2 περιπτώσεις (δ), (ι) και (κ) και παράγραφοι 3, 6 και 7, στο άρθρο 12 και στο άρθρο 13 παράγραφοι 2 και 3.

Αυτός ο κανόνας ισχύει επίσης για τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατ'εφαρμογή του άρθρου 3 του Παραρτήματος IV. Στις περιπτώσεις καθορισμού των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και των όρων εφαρμογής του συστήματος τελών διαδρομής που αναφέρονται στο άρθρο 3 περίπτ. (γ) του Παραρτήματος IV, μία απόφαση δεν εφαρμόζεται σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, εάν αυτό ψήφισε κατά της απόφασης και αποφάσισε να μην την εφαρμόσει. Στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος έχει, εντούτοις, την υποχρέωση να υποβάλει μια έκθεση με τους λόγους που επικαλείται και δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την κοινή πολιτική, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 6 παρ. 2.

2. Οι αποφάσεις, σε σχέση με την Υπηρεσία, που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (α) και (γ) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ή το Συμβούλιο, με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (β) και (γ), λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει πάνω από το ήμισυ των σταθμιζόμενων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11, και πάνω από το ήμισυ των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Σε ιδιαίτερα σημαντικές περιπτώσεις και υπό τον όρο ότι υποβάλει σχετικό αίτημα το ένα τρίτο τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που έχουν δικαίωμα ψήφου, η πλειοψηφία πρέπει να αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζόμενων ψήφων των ψηφισάντων αντί πάνω από το ήμισυ αυτών.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περίπτ. (β), παράγραφος 3 περίπτ. (α), στο άρθρο 7 παρ. 2 περιπτώσεις (α) έως (γ), (ε) έως (θ), (λ) και (μ), στο άρθρο 9 παρ. 2 και στο άρθρο 10 παρ. 2.

3. Ωστόσο, οι αποφάσεις λαμβάνονται με ομοφωνία των ψηφισάντων όσον αφορά τις αιτήσεις προσχώρησης στον Οργανισμό, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 39, τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις που γίνονται στο Παράρτημα II, με την εξαίρεση της περίπτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 2 περίπτ. (β) και στο Παράρτημα IV, και τους όρους αποχώρησης ή προσχώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφοι 4 και 5 και στο άρθρο 38 παράγραφοι 3 και 4.
4. Οι αποφάσεις που λαμβάνουν η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο είναι δεσμευτικές έναντι των Συμβαλλομένων Μερών και της Υπηρεσίας με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9."

### Άρθρο IX

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 7, το οποίο έχει ως ακολούθως :

#### " Άρθρο 7

1. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σχετικά με τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1.
2. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών εποπτείας που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, όσον αφορά την Υπηρεσία :
  - (α) εγκρίνει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τα πενταετή και ετήσια προγράμματα εργασίας της Υπηρεσίας που του υποβάλλει η εν λόγω, για την εκπλήρωση των καθηκόντων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2, καθώς και το Πενταετές Χρηματοοικονομικό Σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, της έκθεσης δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας και των εκθέσεων που υποβάλλονται κατ'εφαρμογή των άρθρων 2 παρ. 2 περίπτ. (γ), 10 παρ. 3 και 11 παρ. 1 του Καταστατικού της Υπηρεσίας
  - (β) εγκρίνει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας
  - (γ) εποπτεύει τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας στον τομέα των τελών αεροναυτιλίας
  - (δ) καθορίζει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τους γενικούς όρους λειτουργίας του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα αποκλειστικά δικαιώματα που ασκούνται από τα κράτη όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου τους. Οι γενικοί αυτοί όροι πρέπει, ιδίως, να καθορίζουν τους εφαρμοστέους κανόνες, καθώς και τις διαδικασίες διαπίστωσης της μη τήρησης των εν λόγω κανόνων
  - (ε) εκδίδει οδηγίες προς την Υπηρεσία βάσει εκθέσεων που η εν λόγω υποβάλλει τακτικά, ή όποτε το κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην Υπηρεσία και εγκρίνει τις ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας και των ενδιαφερομένων εθνικών οργανισμών, προκειμένου να μπορεί η Υπηρεσία να εισηγείται τις κατάλληλες προτάσεις

- (στ) διορίζει, ύστερα από πρόταση του Γενικού Διευθυντή, την εταιρεία των συμβούλων-ελεγκτών που επικουρεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου κατά την εξέταση των λογαριασμών του συνόλου των εσόδων και εξόδων
- (ζ) μπορεί να ζητά να αποτελούν οι υπηρεσιακές μονάδες της Υπηρεσίας αντικείμενο διοικητικών και τεχνικών επιθεωρήσεων
- (η) απαλλάσσει το Γενικό Διευθυντή για τη διαχείριση του προϋπολογισμού
- (θ) εγκρίνει το διορισμό από το Γενικό Διευθυντή των Διευθυντών της Υπηρεσίας
- (ι) εγκρίνει τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή, τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων, το Δημοσιονομικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Συμβάσεων
- (κ) μπορεί να εξουσιοδοτεί την Υπηρεσία για την έναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με τις ειδικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 2, υιοθετεί τις διαπραγματευθείσες συμφωνίες πριν τις υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση ή τις συνάπτει εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 13 παρ. 3
- (λ) εγκρίνει Κανονισμό περί προστασίας δεδομένων
- (μ) κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (στ), καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
3. Το Συμβούλιο ιδρύει μία Μόνιμη Επιτροπή Ελέγχου Επιδόσεων και μία Μόνιμη Επιτροπή Κανονισμών Ασφαλείας. Οι Μόνιμες αυτές Επιτροπές υποβάλλουν σχετικές προτάσεις στο Συμβούλιο και έχουν τη διοικητική υποστήριξη και βοήθεια των υπηρεσιακών μονάδων της Υπηρεσίας, οι οποίες διαθέτουν τον αναγκαίο βαθμό ανεξαρτησίας για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.
4. Το Συμβούλιο ιδρύει μια Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης.
5. Το Συμβούλιο ιδρύει ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, στο οποίο μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες.
6. Το Συμβούλιο μπορεί να επικουρείται και από άλλες επιτροπές σε άλλους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού.
7. Το Συμβούλιο μπορεί να εκχωρεί αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες στη Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης και σε οποιαδήποτε άλλη επιτροπή που θα συσταθεί μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης. Αυτές οι μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων ή εξουσιών δε θίγουν τη δυνατότητα του Συμβουλίου να επαναφέρει, οποτεδήποτε, θέματα τα οποία εμπήκνουν στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για γενική εποπτεία."

Άρθρο X

Το άρθρο 8 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 11 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 11

1. Η στάθμιση των ψήφων που αναφέρεται στο άρθρο 8 καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα :

Ετήσια συνεισφορά ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ως ποσοστό των  
 συνολικών ετήσιων συνεισφορών όλων των Συμβαλλομένων Μερών

Αριθμός  
 ψήφων

Μικρότερη του 1 τοις εκατό .....	1
Από 1 μέχρι μικρότερη του 2 %.....	2
Από 2 μέχρι μικρότερη του 3 %.....	3
Από 3 μέχρι μικρότερη του 4½ %.....	4
Από 4½ μέχρι μικρότερη του 6 %.....	5
Από 6 μέχρι μικρότερη του 7½ %.....	6
Από 7½ μέχρι μικρότερη του 9 %.....	7
Από 9 μέχρι μικρότερη του 11 %.....	8
Από 11 μέχρι μικρότερη του 13 %.....	9
Από 13 μέχρι μικρότερη του 15 %.....	10
Από 15 μέχρι μικρότερη του 18 %.....	11
Από 18 μέχρι μικρότερη του 21 %.....	12
Από 21 μέχρι μικρότερη του 24 %.....	13
Από 24 μέχρι μικρότερη του 27 %.....	14
Από 27 μέχρι μικρότερη του 30 %.....	15
30%.....	16

2. Ο αρχικός καθορισμός του αριθμού των ψήφων γίνεται, από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, με αναφορά στον ανωτέρω πίνακα και σύμφωνα με τον κανόνα καθορισμού των ετήσιων συνεισφορών των Συμβαλλομένων Μερών στον Προϋπολογισμό του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10 ανωτέρω.
3. Σε περίπτωση προσχώρησης ενός κράτους, οι αριθμοί των ψήφων των Συμβαλλομένων Μερών επανακαθορίζονται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.
4. Οι αριθμοί των ψήφων επανακαθορίζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις."

Άρθρο XI

Το άρθρο 9 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 12 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 12

Η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο συντάσσουν τον Εσωτερικό τους Κανονισμό, που καθορίζει, ιδίως, τους κανόνες που διέπουν την εκλογή ενός Προέδρου και ενός Αντιπροέδρου, καθώς και τις διατάξεις εφαρμογής σχετικά με τη διαδικασία ψηφοφορίας και την απαρτία."



Άρθρο XII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 9, το οποίο έχει ως ακολούθως :

Άρθρο 9

1. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιήσει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο ότι επιτακτικοί λόγοι εθνικού συμφέροντος που άπτονται της εθνικής άμυνας ή της ασφάλειας το εμποδίζουν να συμμορφωθεί προς μία απόφαση, η οποία έχει ληφθεί με πλειοψηφία των ψηφισάντων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παρ. 1 ανωτέρω, μπορεί να παρεκκλίνει από την εν λόγω απόφαση υπό τον όρο να υποβάλει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο μία έκθεση σχετικά με τους λόγους αυτούς και μία δήλωση, στην οποία θα διευκρινίζεται εάν :
  - (α) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα για το οποίο δεν υπάρχει αντίρρηση να τεθεί σε ισχύ η απόφαση για τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη, εξυπακουσμένου ότι, σε ό,τι το αφορά, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δε θα εφαρμόσει την απόφαση, ή θα την εφαρμόσει μόνο εν μέρει·
  - (β) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα τέτοιας σημασίας για τα εθνικά συμφέροντά του άμυνας και ασφάλειας, ώστε η απόφαση δεν πρέπει να εφαρμοστεί καθόλου πριν ληφθεί μία δεύτερη απόφαση, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 περίπτ. (β) κατωτέρω.
2. (α) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) διατάξεων, ο Γενικός Διευθυντής υποβάλει, στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο των ενεργειών που αποβλέπουν στο να μην παρεκκλίνει κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος.
  - (β) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (β) διατάξεων, η εφαρμογή της απόφασης αναστέλλεται και η εν λόγω υποβάλλεται, εντός μίας προθεσμίας που πρέπει να καθορισθεί, στη Γενική Συνέλευση για μία δεύτερη απόφαση, ακόμα και αν η πρώτη απόφαση είναι απόφαση του Συμβουλίου. Εάν, σε συνέχεια αυτής της νέας εξέτασης, η δεύτερη απόφαση επιβεβαιώνει την πρώτη απόφαση, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να παρεκκλίνει από αυτή, υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) ανωτέρω. Η Γενική Συνέλευση θα επανεξετάσει την πρώτη απόφαση εντός μίας προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα έτος.
3. Σε περίπτωση πολέμου ή διαμάχης, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δε θίγουν την ελευθερία δράσης κανενός από τα ενεχόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ίδια αρχή ισχύει σε περίπτωση κατάστασης κρίσης ή επείγοντος εθνικού θέματος. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ιδίως, να ανακτήσει προσωρινά την ευθύνη, εν όλω ή εν μέρει, των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του για επιτακτικούς λόγους εθνικού συμφέροντος, ιδίως στον τομέα της άμυνας. Η αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να επιτρέπει την πραγματική ανάκτηση των εν λόγω εξυπηρετήσεων σύμφωνα με τις ανάγκες των Συμβαλλομένων Μερών."

Άρθρο XIII

Το άρθρο 10 της Σύμβασης καταργείται και προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 10, το οποίο έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 10

1. Η ετήσια συνεισφορά κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους στον προϋπολογισμό καθορίζεται, για κάθε οικονομικό έτος, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο :
  - α) ένα αρχικό 30% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 2.
  - β) ένα περαιτέρω 70% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία της βάσης κόστους των τελών διαδρομής του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 3.
2. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν που χρησιμοποιείται για τους υπολογισμούς λαμβάνεται από τις στατιστικές που συντάσσονται από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – ή ελλείψει αυτών, από οποιοδήποτε άλλο οργανισμό, ο οποίος παρέχει αντίστοιχες εγγυήσεις και ορίζεται με απόφαση του Συμβουλίου – υπολογίζοντας τον αριθμητικό μέσο όρο των τελευταίων τριών ετών για τα οποία υπάρχουν αυτές οι στατιστικές. Η αξία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος είναι εκείνη, η οποία υπολογίζεται βάσει των συντελεστών κόστους και των τρεχουσών τιμών και εκφράζεται στην κατάλληλη ευρωπαϊκή λογιστική μονάδα.
3. Η βάση κόστους των τελών διαδρομής που χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς, είναι η βάση κόστους που καθορίζεται για το προτελευταίο πριν το σχετικό οικονομικό έτος."

Άρθρο XIV

Το άρθρο 11 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 13 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 13

1. Ο Οργανισμός διατηρεί με τα ενδιαφερόμενα κράτη και τους άλλους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς τις αναγκαίες σχέσεις για την πραγματοποίηση του σκοπού του.
2. Η Γενική Συνέλευση είναι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ), της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 15, η μόνη αρμόδια να συνάπτει εξ ονόματος του Οργανισμού τις ειδικές συμφωνίες, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2.
3. Με πρόταση του Συμβουλίου, η Γενική Συνέλευση μπορεί να εξουσιοδοτήσει το Συμβούλιο να αποφασίσει για τη σύναψη των ειδικών συμφωνιών, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2."

Άρθρο XV

Το άρθρο 12 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 14 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 14

*Οι ειδικές συμφωνίες, που προβλέπονται στο άρθρο 2, πρέπει να καθορίζουν τα αντίστοιχα καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις των Μερών των συμφωνιών, καθώς και τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις και να προσδιορίζουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Η Υπηρεσία μπορεί να διαπραγματεύεται τις εν λόγω συμφωνίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ)."*

Άρθρο XVI

Το άρθρο 13 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 15 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 15

*Στο πλαίσιο των οδηγιών που δίνει το Συμβούλιο, η Υπηρεσία μπορεί να δημιουργεί με τις ενδιαφερόμενες δημόσιες ή ιδιωτικές τεχνικές υπηρεσίες των Συμβαλλομένων Μερών και μη Συμβαλλομένων Μερών ή διεθνών οργανισμών, τις σχέσεις που είναι απαραίτητες για το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας και για τη λειτουργία των μονάδων της Υπηρεσίας. Για το σκοπό αυτό, η Υπηρεσία μπορεί να συνάπτει, εξ' ονόματος του Οργανισμού και υπό τον όρο ότι θα ενημερώνει σχετικά το Συμβούλιο, συμβάσεις καθαρά διοικητικής, τεχνικής ή εμπορικής φύσης, στο βαθμό που αυτές απαιτούνται για τη λειτουργία της Υπηρεσίας."*

Άρθρο XVII

Το άρθρο 14 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 16.

Στο ολλανδικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 16, η φράση "*de onroerende goederen*" αντικαθίσταται από τη φράση "*die onroerende goederen*" και στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου η λέξη "*verreberichtgeving*" αντικαθίσταται από τη λέξη "*telecommunicatie*".

Άρθρο XVIII

Το άρθρο 15 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 17 και έχει ως ακολούθως :

" Άρθρο 17

*Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία εφαρμόζει τους κανονισμούς που ισχύουν στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών και στον εναέριο χώρο, στον οποίο τους έχει ανατεθεί, δυνάμει διεθνών συμφωνιών, των οποίων είναι μέρη, η παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας."*

Άρθρο XIX

Το άρθρο 16 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 18 και έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 18

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β) και μέσα στα όρια των εξουσιών που έχουν εκχωρηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, η Υπηρεσία δίνει στους κυβερνήτες των αεροσκαφών όλες τις αναγκαίες οδηγίες. Οι εν λόγω είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με αυτές τις οδηγίες, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.”

Άρθρο XX

Το άρθρο 17 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 20 και έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 20

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι παραβάσεις των κανονισμών της αεροναυτιλίας που διαπράττονται στον εναέριο χώρο, στον οποίο η Υπηρεσία ασκεί αυτά τα καθήκοντα, καταχωρίζονται σε εκθέσεις από υπαλλήλους ειδικά εξουσιοδοτημένους για το σκοπό αυτό από την Υπηρεσία, με την επιφύλαξη του δικαιώματος που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στους υπαλλήλους των Συμβαλλομένων Μερών να συντάσσουν εκθέσεις για παραβάσεις της ίδιας φύσης. Οι προαναφερόμενες εκθέσεις έχουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων το ίδιο κύρος με αυτές που συντάσσονται από τους εθνικούς υπαλλήλους, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την σύνταξη εκθέσεων για παραβάσεις ίδιας φύσης.”

Άρθρο XXI

Τα άρθρα 18 και 19 της Σύμβασης γίνονται άρθρα 21 και 22.

Στο αγγλικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 21, η φράση “not less” αντικαθίσταται από τη φράση “no less”.

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 22, η φράση “Ο Οργανισμός θα απαλλάσσεται μέσα στο Κράτος στο οποίο βρίσκεται η έδρα του και στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών” αντικαθίσταται από τη φράση “Ο Οργανισμός απαλλάσσεται στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών”.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 22, η φράση “à ses biens, avoirs et revenus” αντικαθίσταται από τη φράση “ainsi qu'à ses biens, avoirs et revenus”.

Στο αγγλικό κείμενο, στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνονται παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 22, η φράση “The Organisation shall be” αντικαθίσταται από τη φράση “It shall be”.

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 6 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 6 του άρθρου 22, η φράση “*öffentlicher Versorgungsbetriebe*” αντικαθίσταται από τη φράση “*der öffentlichen Versorgung*” και στο αγγλικό κείμενο στην εν λόγω παράγραφο 6, η φράση “*for public utility services*” αντικαθίσταται από τη φράση “*for general utilities*”.

#### Άρθρο XXII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 19, το οποίο έχει ως ακολούθως :

#### Άρθρο 19

1. Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) ο Οργανισμός καθορίζει, σύμφωνα με τους γενικούς όρους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ), τα αναγκαία μέτρα ρύθμισης και τα κοινοποιεί στους εκμεταλλεζόμενους αεροσκάφη και στις αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη φροντίζουν ώστε οι εκμεταλλεζόμενοι αεροσκάφη, οι κυβερνήτες των αεροσκαφών και οι αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με τα εν λόγω μέτρα, εκτός αν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι ασφαλείας.
2. Η τήρηση των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Ύστερα από αίτηση του Οργανισμού, σε περίπτωση μη τήρησης των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από έναν εκμεταλλεζόμενο αεροσκάφη ή έναν κυβερνήτη αεροσκάφους, μπορεί να κινηθεί η διαδικασία δίωξης ενός παραβάτη :
  - (α) από το Συμβαλλόμενο Μέρος, στο οποίο διαπιστώθηκε η μη τήρηση, στην επικράτειά του
  - (β) από τον Οργανισμό, σύμφωνα με τους λόγους δικαιοδοσίας που αναφέρονται στο άρθρο 35, εάν συμφωνεί το Συμβαλλόμενο Μέρος, στην επικράτεια του οποίου πρέπει να κινηθεί η διαδικασία.
4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να ενσωματώσουν στην εθνική νομοθεσία τους διατάξεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν την τήρηση των γενικών όρων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ).”

#### Άρθρο XXIII

Τα άρθρα 20, 21, 22 και 23 της Σύμβασης γίνονται τα άρθρα 23, 24, 25 και 26.

Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 23, η φράση “*tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que les redevances ou impositions représentatives de services rendus*” αντικαθίσταται από τη φράση “*tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus*”.

Στο ελληνικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 23, η φράση "στο έδαφος του Μέρους, στο οποίο" αντικαθίσταται από τη φράση "στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο" και στο γαλλικό κείμενο στην εν λόγω παράγραφο 2, η φράση "*à moins que ce ne soit, dans des conditions*" αντικαθίσταται από τη φράση "*sauf dans les conditions*".

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 3 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 23, η φράση "*wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen*" αντικαθίσταται από τη φράση "*wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen*".

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 4 του άρθρου 23, η φράση "*Περαιτέρω, ο Οργανισμός θα απαλλάσσεται*" αντικαθίσταται από τη φράση "*Ο Οργανισμός απαλλάσσεται*" και η αναφορά στο άρθρο 25 του Καταστατικού αντικαθίσταται από μία αναφορά στο άρθρο 13 του Καταστατικού στο ολλανδικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 4, η λέξη "*publikaties*" αντικαθίσταται από τη λέξη "*publicaties*".

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 25, η φράση "*die in den Haushalten des Personals lebenden*" αντικαθίσταται από τη φράση "*die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden*".

Στο γερμανικό κείμενο, στην περίπτωση (α) της παραγράφου 3 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται περίπτωση (α) της παραγράφου 3 του άρθρου 25, η φράση "*in seinen Haushalten lebenden*" αντικαθίσταται από τη φράση "*mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden*".

Στο γερμανικό κείμενο, στην περίπτωση (β) της παραγράφου 5 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται περίπτωση (β) της παραγράφου 5 του άρθρου 25, η φράση "*seine Kraftfahrzeuge*" αντικαθίσταται από τη φράση "*sein privates Kraftfahrzeug*".

Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 7 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 7 του άρθρου 25, η φράση "*Directeur Général*" αντικαθίσταται από τη φράση "*Directeur général*": στο αγγλικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 7, οι φράσεις "*done by him in the exercise of his functions*" και "*driven by him*" αντικαθίστανται από τις φράσεις "*done by him/her in the exercise of his/her functions*" και "*driven by him/her*" και στο γερμανικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 7, η φράση "*Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen*" αντικαθίσταται από τη φράση "*Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen*".

Στο γερμανικό κείμενο, στο άρθρο 23 της Σύμβασης που γίνεται άρθρο 26, η λέξη "*Tagungsort*" αντικαθίσταται από τη λέξη "*Sitzungsort*".

#### Άρθρο XXIV

Το άρθρο 24 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 27 και έχει ως ακολούθως :

#### " Άρθρο 27

Λόγω του κατ' ιδίαν καθεστώτος κοινωνικής ασφάλισης, ο Οργανισμός, ο Γενικός Διευθυντής και το προσωπικό του Οργανισμού εξαιρούνται όλων των υποχρεωτικών εισφορών σε εθνικούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης, με την επιφύλαξη των

ρυθμίσεων μεταξύ του Οργανισμού και ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που υφίστανται κατά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου, το οποίο ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.”

#### Άρθρο XXV

Το άρθρο 25 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 28.

#### Άρθρο XXVI

Το άρθρο 26 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 29 και η παράγραφος 2 αυτού αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

“2. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης, παρά μόνον ύστερα από δικαστική απόφαση. Αυτή η δικαστική απόφαση μπορεί να ληφθεί μόνο υπό τον όρο ότι γνωστοποιήθηκε στον Οργανισμό η διαδικασία αυτή, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, και ότι ο εν λόγω μπόρεσε να έχει στη διάθεσή του τα κατάλληλα μέσα για να προετοιμάσει την άμυνά του. Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού, εντούτοις, δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης.”

Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 3 του άρθρου 26 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 29, η φράση “*dans leur territoire respectif*” αντικαθίσταται από τη φράση “*sur leur territoire respectif*” και η φράση “*Directeur Général*” αντικαθίσταται από τη φράση “*Directeur général*”.

#### Άρθρο XXVII

Το άρθρο 27 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 30.

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 27 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 30, η φράση “*um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit*” αντικαθίσταται από τη φράση “*um die ordnungsgemäße Rechtspflege*” και η φράση “*Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen*” από τη φράση “*Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen*” και στο αγγλικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 1 η φράση “*in the present Convention*” αντικαθίσταται από τη φράση “*in this Convention*”.

#### Άρθρο XXVIII

Το άρθρο 28 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 31 και έχει ως ακολούθως :

#### Άρθρο 31

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2, παρ. 2 περίπτ. (β), οι διεθνείς συμφωνίες και οι εθνικοί κανονισμοί που αναφέρονται στην είσοδο, την υπέρπτηση και την ασφάλεια του εδάφους των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών δεσμεύουν την Υπηρεσία, η οποία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των εν λόγω συμφωνιών και κανονισμών. ”

Άρθρο XXIX

Το άρθρο 29 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 32 και έχει ως ακολούθως :

"Άρθρο 32

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία υποχρεούται να παρέχει στα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία διατυπώνουν σχετικό αίτημα, όλες τις πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφη, τις οποίες γνωρίζει κατά την άσκηση των καθηκόντων της των σχετικών με τον εναέριο χώρο του ενδιαφερομένου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να μπορούν τα εν λόγω ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη να ελέγχουν την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και των εθνικών κανονισμών."

Άρθρο XXX

Το άρθρο 30 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 33 και έχει ως ακολούθως :

"Άρθρο 33

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι αναγκαία για την Υπηρεσία η επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας και αναλαμβάνουν να θέσουν στη διάθεσή της τους κατάλληλους χρηματοοικονομικούς πόρους, εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζονται από την παρούσα Σύμβαση και το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι."

Άρθρο XXXI

Το άρθρο 31 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 34 και έχει ως ακολούθως :

"Άρθρο 34

1. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ δύο ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών, ή ενός ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών και του Οργανισμού που αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή ή την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, ιδίως όσον αφορά την ύπαρξη, την ισχύ ή τον τερματισμό της, η οποία δεν μπόρεσε να ρυθμιστεί με άμεσες διαπραγματεύσεις ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο διευθέτησης, μέσα σε μία προθεσμία έξη μηνών, υποβάλλεται στη διαιτησία του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης, σύμφωνα με τον προαιρετικό Κανονισμό διαιτησίας του εν λόγω Δικαστηρίου.
2. Ο αριθμός των διαιτητών καθορίζεται σε τρεις.
3. Η διαιτησία πραγματοποιείται στη Χάγη. Το Διεθνές Γραφείο του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου χρησιμεύει ως Γραμματεία και παρέχει διοικητικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τις οδηγίες του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου.
4. Οι αποφάσεις του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι δεσμευτικές για τα μέρη της διαφοράς."

Άρθρο XXXII

Τα άρθρα 32 και 33 της Σύμβασης καταργούνται.



Άρθρο XXXIII

Το άρθρο 34 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 37 και έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 37

*Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να εξασφαλίσουν στην Υπηρεσία την εφαρμογή των ισχυουσών νομικών διατάξεων που αποβλέπουν στη διασφάλιση της συνέχειας των εξυπηρετήσεων κοινής ωφελείας που είναι αναγκαίες για την ορθή λειτουργία των επιχειρησιακών εξυπηρετήσεων.”*

Άρθρο XXXIV

Το άρθρο 35 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 38 και έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 38

1. *Η ισχύς της παρούσας Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και εν συνεχεία με το Πρωτόκολλο που ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, παρατείνεται για απεριόριστο χρόνο.*
2. *Αφού η Σύμβαση, η οποία παρατείνεται με τον τρόπο αυτό, παραμένει σε ισχύ για είκοσι έτη, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να τερματίσει, σε ό,τι το αφορά, την εφαρμογή της Σύμβασης με γραπτή γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία ενημερώνει σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων Συμβαλλομένων κρατών.*

*Η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει στο τέλος του έτους που έπεται του έτους κατά τη διάρκεια του οποίου γνωστοποιήθηκε η αποχώρηση, υπό τον όρο ότι, μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, θα έχει συναφθεί η ειδική συμφωνία που προβλέπεται στην παράγραφο 3 κατωτέρω, ειδάλλως η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία που καθορίζεται στην εν λόγω ειδική συμφωνία.*

3. *Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις, ιδίως χρηματοοικονομικής φύσης, του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους καθορίζονται σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.*

*Η συμφωνία αυτή πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση, ενώ το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία.*

4. *Ο Οργανισμός μπορεί να διαλυθεί εάν ο αριθμός των Συμβαλλομένων Μερών μειωθεί σε λιγότερο από 50% των Μερών που υπογράφουν το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο του 1997, με την επιφύλαξη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται με ομοφωνία των ψηφισάντων.*
5. *Εάν κατ' εφαρμογή των προαναφερομένων, ο Οργανισμός διαλυθεί, η νομική προσωπικότητα και ικανότητά του, με την έννοια του άρθρου 4, εξακολουθούν να υφίστανται για τους σκοπούς εκκαθάρισής του.”*

Άρθρο XXXV

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 35, το οποίο έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 35

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, τα δικαστήρια των Συμβαλλομένων Μερών είναι αποκλειστικά αρμόδια για την εκδίκαση των διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ του Οργανισμού, που εκπροσωπείται από το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, και οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, σχετικά με την εφαρμογή των πράξεων του Οργανισμού.
2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, η προσφυγή ασκείται στο Συμβαλλόμενο Μέρος :
  - (α) στο οποίο ο καθού έχει την κατοικία ή την έδρα του
  - (β) στο οποίο ο καθού διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δε βρίσκεται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους
  - (γ) στο οποίο ο καθού κατέχει περιουσιακά στοιχεία, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω
  - (δ) στο οποίο ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως (γ) ανωτέρω.”

Άρθρο XXXVI

Το άρθρο 36 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 39 και έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 39

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπογράφει αυτό το τελευταίο Πρωτόκολλο, υπόκειται στην έγκριση της Γενικής Συνέλευσης που αποφασίζει με ομοφωνία των ψηφισάντων.
2. Ο Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης κοινοποιεί στο κράτος που δεν έχει υπογράψει την απόφαση αποδοχής της προσχώρησης.
3. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων κρατών που έχουν υπογράψει και προσχωρήσει στη Σύμβαση.
4. Η προσχώρηση αρχίζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης.”

Άρθρο XXXVII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 36, το οποίο έχει ως ακολούθως :

“ Άρθρο 36

1. Οι τροποποιήσεις που επιφέρονται υπό τους όρους που προβλέπονται στη παρούσα Σύμβαση, στο Καταστατικό της Υπηρεσίας που εμφανίζεται στο Παράρτημα I, και στο άρθρο 16 και επόμενα των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφανίζονται στο Παράρτημα IV, ισχύουν και εφαρμόζονται στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών.
2. Οι φορολογικές διατάξεις που εμφανίζονται στο Παράρτημα III και στα άρθρα 1 έως και 15 των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφανίζονται στο Παράρτημα IV, δεν υπόκεινται σε τροποποίηση από τη Γενική Συνέλευση.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης. Αυτή η πενταετής περίοδος παρατείνεται αυτομάτως για περαιτέρω πενταετείς περιόδους. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο γνωστοποίησε εγγράφως στη Γενική Συνέλευση, τουλάχιστον δύο έτη πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου, ότι δεν επιθυμεί παράταση, με τη λήξη αυτής της περιόδου παύει να δεσμεύεται από το Παράρτημα IV.
4. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να καθορίζονται, εάν είναι αναγκαίο, σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

*Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση. Το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία αυτή.*

5. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο δε δεσμεύεται πλέον από το Παράρτημα IV μπορεί οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως στη Γενική Συνέλευση την επιθυμία του να δεσμευτεί εκ νέου από τις διατάξεις του Παραρτήματος IV. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται εκ νέου από το Παράρτημα IV έξη μήνες μετά την ημέρα, κατά την οποία η Γενική Συνέλευση αποδέχεται αυτό το αίτημα με ομόφωνη απόφαση των ψηφισάντων Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημέρα κατά την οποία δεσμεύτηκε εκ νέου από το Παράρτημα IV. Η περίοδος αυτή παρατείνεται αυτομάτως υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω.”

Άρθρο XXXVIII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 40, το οποίο έχει ως ακολούθως :

Άρθρο 40

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, είναι ανοιχτή σε περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρόκειται να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και αυτών των Οργανισμών, των

Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,

Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,

Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,

Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,

Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,

Για τη Ρουμανία,

Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,

Για το Βασίλειο της Σουηδίας,

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,

Για την Τσεχική Δημοκρατία,

Για την Τουρκική Δημοκρατία,

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΕΙ ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ  
ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997

---

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

---

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΕΙ ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ  
ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 1

1. Προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση και ολοκλήρωση που απαιτούνται με στόχο την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να ενισχύσουν τη συνεργασία τους και να αναπτύξουν τις κοινές δραστηριότητές τους στο πεδίο της αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αναγκαιότητες της άμυνας και παρέχοντας τη μέγιστη ελευθερία σε όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου, σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται κατά την παροχή αποτελεσματικών ως προς το κόστος εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μεταξύ άλλων, από επιχειρησιακή, τεχνική και χρηματοοικονομική άποψη, τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν χωρίς να θίγεται η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας κάθε κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του και η δυνατότητα για κάθε κράτος να ασκεί τα προνόμιά του στο θέμα της ασφάλειας και της άμυνας στον εθνικό εναέριο χώρο του.

Προς το σκοπό αυτό συμφώνησαν :

- (α) να καθορίσουν μία ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού στρατηγικών και προγραμμάτων, των οποίων στόχος είναι η βελτίωση της χωρητικότητας που είναι αναγκαία, προκειμένου η εν λόγω να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις όλων των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών με αποτελεσματικό ως προς κόστος τρόπο, ενώ θα διατηρείται το αναγκαίο επίπεδο ασφαλείας
- (β) να δεσμευθούν για τον καθορισμό ειδικών στόχων, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των λειτουργιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα II της παρούσας Σύμβασης, εντός των οποίων τα κράτη, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν αποδεχθεί να παρέχουν εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, χωρίς να θίγονται οι αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που δεν υπάγεται στην κυριαρχία των κρατών, όπως αυτές προκύπτουν από συμβάσεις, διεθνείς συμφωνίες και κανόνες ή αρχές του εθιμικού δημοσίου διεθνούς δικαίου·
- (γ) να εισάγουν ένα σύστημα ελέγχου επιδόσεων και καθορισμού στόχων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·
- (δ) να εφαρμόσουν ένα κοινό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής για τις αεροναυτιλιακές εξυπηρετήσεις και ευκολίες στην Ευρώπη·
- (ε) να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν κοινά πρότυπα και προδιαγραφές

- (στ) να εναρμονίσουν τους κανονισμούς που ισχύουν για τις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας
- (ζ) να βελτιώσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα προκειμένου να ανταποκρίνεται η εν λόγω στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας και να εξασφαλίσουν την πλέον αποτελεσματική χρησιμοποίησή της με την από κοινού δημιουργία, λειτουργία και ανάπτυξη ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της εφαρμογής ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
- (η) να ενθαρρύνουν την από κοινού αγορά συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας
- (θ) να εφαρμόσουν μία κοινή πολιτική για την καθιέρωση και τον υπολογισμό των τελών που επιβάλλονται στους χρήστες του επί διαδρομής εξοπλισμού και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας, τα οποία στο εξής καλούνται "τέλη διαδρομής"
- (ι) να εφαρμόσουν ένα μηχανισμό, ανεξάρτητο της παροχής εξυπηρετήσεων, για την ανάπτυξη και εναρμόνιση, σε πολυμερή βάση, ενός καθεστώτος κανονισμών ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με την προοπτική ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροναυτικής ασφαλείας
- (κ) να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση ενός παγκόσμιου συστήματος δορυφορικής αεροναυτιλίας
- (λ) να εντοπίσουν νέες δυνατότητες για κοινές δράσεις στο πεδίο σχεδιασμού, εφαρμογής, παρακολούθησης ή λειτουργίας συστημάτων και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας
- (μ) στο πλαίσιο μίας έννοιας "από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης" να αναπτύξουν μία συνολική πολιτική και έναν αποτελεσματικό μηχανισμό κατάλληλο για το στρατηγικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των διαδρομών και του εναέριου χώρου.
2. Για το σκοπό αυτό ιδρύουν έναν "Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)" καλούμενο στο εξής "ο Οργανισμός", ο οποίος θα ενεργεί σε συνεργασία με τις εθνικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές και με τις οργανώσεις των χρηστών. Ο Οργανισμός θα περιλαμβάνει τρία όργανα :
- (α) μία Γενική Συνέλευση, η οποία αποτελεί το όργανο το αρμόδιο για τη διαμόρφωση και την έγκριση της γενικής πολιτικής του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων:
- (i) της κοινής πολιτικής για τα τέλη διαδρομής και των λοιπών δραστηριοτήτων του Οργανισμού στον τομέα των τελών
- (ii) των καθηκόντων ελέγχου και αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού

- (iii) του καθορισμού στόχων για τον Οργανισμό, ιδίως αυτών που αφορούν την προτυποποίηση, το σχεδιασμό, την επίδοση και τους κανονισμούς ασφαλείας
  - (iv) της επιλογής των κύριων προγραμμάτων πλαισίων συνεργασίας βάσει τεχνικών και χρηματοοικονομικών κριτηρίων
  - (v) των εξωτερικών σχέσεων με κράτη και οργανισμούς και των αιτήσεων προσχώρησης στην παρούσα Σύμβαση
- (β) ένα Συμβούλιο, το οποίο αποτελεί το όργανο το επιφορτισμένο με την εφαρμογή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης και, με την επιφύλαξη των εξουσιών που ανατίθενται στην εν λόγω, με τη λήψη όλων των μέτρων τα οποία απευθύνονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη και είναι δεσμευτικά, καθώς και με την εποπτεία των εργασιών της Υπηρεσίας
- (γ) μία Υπηρεσία, της οποίας το Καταστατικό περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας Σύμβασης, που είναι το όργανο το επιφορτισμένο με την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων της παρούσας Σύμβασης που ακολουθούν, καθώς και των καθηκόντων που του αναθέτει η Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο, με την εκπόνηση των σχετικών προτάσεων και με την ανάπτυξη των τεχνικών και χρηματοοικονομικών πόρων καθώς και των μέσων σε προσωπικό, για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.
3. Ο Οργανισμός έχει τα Κεντρικά Γραφεία του στις Βρυξέλλες.

#### Άρθρο 2

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα ακόλουθα καθήκοντα :
- (α) να καταρτίζει και να εγκρίνει λεπτομερή σχέδια για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των αεροναυτιλιακών συστημάτων εδάφους και αέρα των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (β) να συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (γ) να εξετάζει και να συντονίζει για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ή από άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και να συντονίζει και να υποβάλλει τροποποιήσεις ή προτάσεις στα όργανα αυτά
  - (δ) να καθορίσει, να σχεδιάσει, να αναπτύξει, να επικυρώσει και να οργανώσει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (ε) να αναπτύξει και να θέσει σε λειτουργία ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ένα κοινό διεθνές κέντρο, στο πλαίσιο των αναφερομένων στην περίπτωση (δ) ανωτέρω



- (στ) να εκπονεί, να υιοθετεί και να επανεξετάζει τα κοινά πρότυπα και τις κοινές προδιαγραφές και πρακτικές για τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
- (ζ) να εκπονεί και να εγκρίνει διαδικασίες προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή μία στρατηγική από κοινού αγοράς συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας
- (η) να συντονίζει τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης των Συμβαλλομένων Μερών που αφορούν νέες τεχνικές στον τομέα της αεροναυτιλίας, να συγκεντρώνει και να διανέμει τα αποτελέσματά τους και να προωθεί και να πραγματοποιεί από κοινού μελέτες, ελέγχους και εφαρμοσμένες έρευνες καθώς και τεχνικές αναπτύξεις στον εν λόγω τομέα
- (θ) να καθιερώνει ένα ανεξάρτητο σύστημα ελέγχου επιδόσεων, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη όλες τις πτυχές της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού, της διαχείρισης της ασφάλειας στους αερολιμένες και στη γειννίαση αυτών και στον εναέριο χώρο, καθώς και των δημοσιονομικών και χρηματοοικονομικών πτυχών των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων και να θέσει στόχους, οι οποίοι θα λαμβάνουν υπόψη όλες αυτές τις πτυχές
- (ι) να μελετά και να προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στον τομέα της αεροναυτιλίας
- (κ) να επεξεργάζεται και να εγκρίνει κοινά κριτήρια, διαδικασίες και μεθόδους προκειμένου να εξασφαλίζεται η βέλτιστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας
- (λ) να επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας
- (μ) να υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας της χρήσης του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες
- (ν) να εκπονεί και να εγκρίνει συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη γειννίαση αυτών
- (ξ) να εκπονεί και να εγκρίνει κοινά κριτήρια για την επιλογή και κοινές πολιτικές για την εκπαίδευση, τη χορήγηση αδειών και την αξιολόγηση της ικανότητας του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
- (ο) να αναπτύσσει, να εγκαθιστά και να διατηρεί σε λειτουργία τα στοιχεία των μελλοντικών κοινών ευρωπαϊκών συστημάτων που του ανατίθενται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη
- (π) να καθιερώνει, να τιμολογεί και να εισπράττει τα τέλη διαδρομής για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.

- (ρ) να καθιερώνει και να θέσει σε εφαρμογή ένα μηχανισμό που θα επιτρέπει την πολυμερή ανάπτυξη και εναρμόνιση, των κανονιστικών ρυθμίσεων περί ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης, της εναέριας κυκλοφορίας
- (σ) να εκτελεί κάθε άλλο καθήκον σχετικό με τις αρχές και τους στόχους της παρούσας Σύμβασης.
2. Ύστερα από αίτημα ενός ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών και βάσει μίας ή περισσότερων ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, ο Οργανισμός μπορεί :
- (α) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο σχεδιασμό, στον καθορισμό και στη δημιουργία συστημάτων και εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας
- (β) να παρέχει και να διατηρεί σε λειτουργία, εν όλω ή εν μέρει, τον εξοπλισμό και τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας για λογαριασμό αυτών των Συμβαλλομένων Μερών
- (γ) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στην καθιέρωση, τιμολόγηση και είσπραξη των τελών που επιβάλλουν στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας και τα οποία δεν καλύπτονται από το Παράρτημα IV της παρούσας Σύμβασης
3. Ο Οργανισμός μπορεί:
- (α) να συνάπτει ειδικές συμφωνίες με τα μη Συμβαλλόμενα Μέρη που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στην εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1
- (β) ύστερα από αίτημα μη Συμβαλλομένων Μερών ή άλλων διεθνών οργανισμών, να εκτελεί, εξ ονόματός τους, κάθε άλλο καθήκον που εμπίπτει στο παρόν άρθρο, βάσει ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Μερών.
4. Ο Οργανισμός φροντίζει ώστε, στο μέτρο του δυνατού, τα καθήκοντά του παροχής εξυπηρετήσεων, ιδίως αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περιπτώσεις (ε), (ζ), (ο) και (π), παρ. 2 και παρ. 3 περίπτ. (β), να ασκούνται ανεξάρτητα από τα κανονιστικά καθήκοντά του.
5. Προκειμένου να διευκολυνθεί κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ο Οργανισμός μπορεί, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να ιδρύει επιχειρήσεις, οι οποίες θα διέπονται από ειδικά καταστατικά που θα υπάγονται είτε στο δημόσιο διεθνές δίκαιο είτε στο εθνικό δίκαιο ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ή να καθίσταται μέτοχος πλειοψηφίας σε παρόμοιες επιχειρήσεις.

### Άρθρο 3

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στις επί διαδρομής εξυπηρετήσεις της αεροναυτιλίας και στις σχετικές εξυπηρετήσεις ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία στις Πέριοχές Πληροφοριών Πτήσης, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα II.

2. (α) Οποιαδήποτε τροποποίηση που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιθυμεί να επιφέρει στον κατάλογο των δικών του Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης που εμφανίζονται στο Παράρτημα II, αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση με ομοφωνία των ψηφισάντων, αν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των ορίων του καλυπτόμενου από την παρούσα Σύμβαση εναέριου χώρου.
- (β) Κάθε τροποποίηση που δε συνεπάγεται τέτοια μεταβολή πρέπει, εντούτοις, να γνωστοποιείται στον Οργανισμό από το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης ο όρος "εναέρια κυκλοφορία" περιλαμβάνει τα πολιτικά αεροσκάφη και όσα στρατιωτικά, τελωνειακά και αστυνομικά αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Βάσει μίας ειδικής συμφωνίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει να ισχύει ο όρος "εναέρια κυκλοφορία" και για την υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία που αναπτύσσεται στο έδαφός του.

#### Άρθρο 4

Ο Οργανισμός έχει νομική προσωπικότητα. Στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών έχει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται από την εθνική νομοθεσία σε νομικά πρόσωπα· μπορεί, ιδίως, να αποκτά ή να μεταβιβάζει κινητή ή ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου. Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από την παρούσα Σύμβαση ή από το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I, αντιπροσωπεύεται από την Υπηρεσία, η οποία ενεργεί επ' ονόματί του. Η Υπηρεσία διαχειρίζεται την περιουσία του Οργανισμού.

#### Άρθρο 5

1. Η Γενική Συνέλευση απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε υπουργικό επίπεδο. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου, ιδίως, να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.
2. Το Συμβούλιο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε επίπεδο Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου ειδικότερα να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.
3. Για τα θέματα που αφορούν το κοινό σύστημα τελών διαδρομής, η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο απαρτίζονται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.
4. Οι εκπρόσωποι των διεθνών οργανισμών που μπορούν να συμβάλλουν στις εργασίες του Οργανισμού καλούνται, κατά περίπτωση, από τη Γενική Συνέλευση ή από το Συμβούλιο, να συμμετέχουν με την ιδιότητα του παρατηρητή στις δομές εργασίας του Οργανισμού.

Άρθρο 6

1. Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Συμβούλιο και την Υπηρεσία, ιδίως στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α).

Εξάλλου η Γενική Συνέλευση :

- (α) διορίζει το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, ύστερα από σύσταση του Συμβουλίου
  - (β) επιτρέπει την υποβολή προσφυγών, εξ ονόματος του Οργανισμού, ενώπιον του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 34
  - (γ) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τη λειτουργία του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε)
  - (δ) εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος I, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 1
  - (ε) εγκρίνει τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων II και IV, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 3
  - (στ) προβαίνει σε περιοδική ανασκόπηση των καθηκόντων του Οργανισμού.
2. Για να διατυπώσει την κοινή πολιτική σχετικά με τα τέλη διαδρομής, η Γενική Συνέλευση, ιδίως :
- (α) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τον καθορισμό του κόστους που καταλογίζεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τον Οργανισμό στους χρήστες για τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας που τίθενται στη διάθεση των εν λόγω
  - (β) καθορίζει τον τύπο υπολογισμού των τελών διαδρομής
  - (γ) καθορίζει τις αρχές που διέπουν τις απαλλαγές από τα τέλη διαδρομής και μπορεί επιπλέον να αποφασίσει ότι, για ορισμένες κατηγορίες πτήσεων, οι οποίες, κατά συνέπεια, απαλλάσσονται από την καταβολή των τελών διαδρομής που διέπονται από το Παράρτημα IV, το κόστος που προκύπτει σε σχέση με τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας μπορεί να εισπραχθεί απευθείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη
  - (δ) εγκρίνει τις εκθέσεις του Συμβουλίου σχετικά με τα τέλη διαδρομής.
3. Η Γενική Συνέλευση μπορεί :
- (α) να παραπέμπει στο Συμβούλιο για μελέτη κάθε θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της
  - (β) να εξουσιοδοτεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, το Συμβούλιο να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στη γενική της αρμοδιότητα και αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α)
  - (γ) να συστήνει κάθε άλλο επικουρικό όργανο που κρίνει αναγκαίο.

Άρθρο 7

1. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σχετικά με τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1.
2. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών εποπτείας που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, όσον αφορά την Υπηρεσία :
  - (α) εγκρίνει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τα πενταετή και ετήσια προγράμματα εργασίας της Υπηρεσίας που του υποβάλλει η εν λόγω, για την εκπλήρωση της καθηκόντων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2, καθώς και το Πενταετές Χρηματοοικονομικό Σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, της έκθεσης δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας και των εκθέσεων που υποβάλλονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 2 παρ. 2 περίπτ. (γ), 10 παρ. 3 και 11 παρ. 1 του Καταστατικού της Υπηρεσίας
  - (β) εγκρίνει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας
  - (γ) εποπτεύει τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας στον τομέα των τελών αεροναυτιλίας
  - (δ) καθορίζει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τους γενικούς όρους λειτουργίας του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα αποκλειστικά δικαιώματα που ασκούνται από τα κράτη όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου τους. Οι γενικοί αυτοί όροι πρέπει, ιδίως, να καθορίζουν τους εφαρμοστέους κανόνες, καθώς και τις διαδικασίες διαπίστωσης της μη τήρησης των εν λόγω κανόνων
  - (ε) εκδίδει οδηγίες προς την Υπηρεσία βάσει εκθέσεων που η εν λόγω υποβάλλει τακτικά, ή όποτε το κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην Υπηρεσία και εγκρίνει τις ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας και των ενδιαφερομένων εθνικών οργανισμών, προκειμένου να μπορεί η Υπηρεσία να εισηγείται τις κατάλληλες προτάσεις
  - (στ) διορίζει, ύστερα από πρόταση του Γενικού Διευθυντή, την εταιρεία των συμβούλων-ελεγκτών που επικουρεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου κατά την εξέταση των λογαριασμών του συνόλου των εσόδων και εξόδων
  - (ζ) μπορεί να ζητά να αποτελούν οι υπηρεσιακές μονάδες της Υπηρεσίας αντικείμενο διοικητικών και τεχνικών επιθεωρήσεων
  - (η) απαλλάσσει το Γενικό Διευθυντή για τη διαχείριση του προϋπολογισμού
  - (θ) εγκρίνει το διορισμό από το Γενικό Διευθυντή των Διευθυντών της Υπηρεσίας
  - (ι) εγκρίνει τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή, τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων, το Δημοσιονομικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Συμβάσεων

- (κ) μπορεί να εξουσιοδοτεί την Υπηρεσία για την έναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με τις ειδικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 2, υιοθετεί τις διαπραγματευθείσες συμφωνίες πριν τις υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση, ή τις συνάπτει εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 13 παρ. 3·
- (λ) εγκρίνει Κανονισμό περί προστασίας δεδομένων
- (μ) κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (στ), καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
3. Το Συμβούλιο ιδρύει μία Μόνιμη Επιτροπή Ελέγχου Επιδόσεων και μία Μόνιμη Επιτροπή Κανονισμών Ασφάλειας. Οι Μόνιμες αυτές Επιτροπές υποβάλλουν σχετικές προτάσεις στο Συμβούλιο και έχουν τη διοικητική υποστήριξη και βοήθεια των υπηρεσιακών μονάδων της Υπηρεσίας, οι οποίες διαθέτουν τον αναγκαίο βαθμό ανεξαρτησίας για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.
  4. Το Συμβούλιο ιδρύει μια Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης.
  5. Το Συμβούλιο ιδρύει ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, στο οποίο μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες.
  6. Το Συμβούλιο μπορεί να επικουρείται και από άλλες επιτροπές σε άλλους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού.
  7. Το Συμβούλιο μπορεί να εκχωρεί αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες στη Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης και σε οποιαδήποτε άλλη επιτροπή που θα συσταθεί μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης. Αυτές οι μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων ή εξουσιών δε θίγουν τη δυνατότητα του Συμβουλίου να επαναφέρει, οποτεδήποτε, θέματα τα οποία εμπίπτουν στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για γενική εποπτεία.

#### Άρθρο 8

1. Οι αποφάσεις σε σχέση με τα Συμβαλλόμενα Μέρη που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο, ή το Συμβούλιο με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (β) και το άρθρο 7 παρ. 1, λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 και τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 περιπτώσεις (θ), (ο), (ρ) και (σ), και παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περιπτώσεις (α), (γ) και (δ), παράγραφος 2 και παράγραφος 3 περίπτ. (β), στο άρθρο 7 παράγραφος 2 περιπτώσεις (δ), (ι) και (κ) και παράγραφοι 3, 6 και 7, στο άρθρο 12 και στο άρθρο 13 παράγραφοι 2 και 3.

Αυτός ο κανόνας ισχύει επίσης για τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του Παραρτήματος IV. Στις περιπτώσεις καθορισμού των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και των όρων εφαρμογής του συστήματος τελών διαδρομής που αναφέρονται στο άρθρο 3 περίπτ. (γ) του Παραρτήματος IV, μία απόφαση δεν εφαρμόζεται σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, εάν αυτό ψήφισε κατά της απόφασης και αποφάσισε να μην την εφαρμόσει. Στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος έχει, εντούτοις, την υποχρέωση να υποβάλει μία έκθεση με τους λόγους που επικαλείται και δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την κοινή πολιτική, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 6 παρ. 2.

2. Οι αποφάσεις, σε σχέση με την Υπηρεσία, που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (α) και (γ) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ή το Συμβούλιο, με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (β) και (γ), λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει πάνω από το ήμισυ των σταθμιζόμενων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11, και πάνω από το ήμισυ των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Σε ιδιαίτερα σημαντικές περιπτώσεις και υπό τον όρο ότι υποβάλει σχετικό αίτημα το ένα τρίτο τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που έχουν δικαίωμα ψήφου, η πλειοψηφία πρέπει να αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζόμενων ψήφων των ψηφισάντων αντί πάνω από το ήμισυ αυτών.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περίπτ. (β), παράγραφος 3 περίπτ. (α), στο άρθρο 7 παρ. 2 περιπτώσεις (α) έως (γ), (ε) έως (θ), (λ) και (μ), στο άρθρο 9 παρ. 2 και στο άρθρο 10 παρ. 2.

3. Ωστόσο, οι αποφάσεις λαμβάνονται με ομοφωνία των ψηφισάντων όσον αφορά τις αιτήσεις προσχώρησης στον Οργανισμό, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 39, τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις που γίνονται στο Παράρτημα II, με την εξαίρεση της περίπτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 2 περίπτ. (β), και στο Παράρτημα IV, και τους όρους αποχώρησης ή προσχώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφοι 4 και 5 και στο άρθρο 38 παράγραφοι 3 και 4.
4. Οι αποφάσεις που λαμβάνουν η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο είναι δεσμευτικές έναντι των Συμβαλλομένων Μερών και της Υπηρεσίας με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9.

#### Άρθρο 9

1. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιήσει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο ότι επιτακτικοί λόγοι εθνικού συμφέροντος που άπτονται της εθνικής άμυνας ή της ασφάλειας το εμποδίζουν να συμμορφωθεί προς μία απόφαση, η οποία έχει ληφθεί με πλειοψηφία των ψηφισάντων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 ανωτέρω, μπορεί να παρεκκλίνει από την εν λόγω απόφαση υπό τον όρο να υποβάλει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο μία έκθεση σχετικά με τους λόγους αυτούς και μία δήλωση, στην οποία θα διευκρινίζεται εάν :
  - α) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα για το οποίο δεν υπάρχει αντίρρηση να τεθεί σε ισχύ η απόφαση για τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη, εξυπακουσμένου ότι, σε ό,τι το αφορά, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δε θα εφαρμόσει την απόφαση, ή θα την εφαρμόσει μόνο εν μέρει

- β) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα τέτοιας σημασίας για τα εθνικά συμφέροντά του άμυνας και ασφάλειας, ώστε η απόφαση δεν πρέπει να εφαρμοστεί καθόλου πριν ληφθεί μία δεύτερη απόφαση, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 περίπτ.(β) κατωτέρω.
2. (α) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) διατάξεων, ο Γενικός Διευθυντής υποβάλει, στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο των ενεργειών που αποβλέπουν στο να μην παρεκκλίνει κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος.
- (β) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (β) διατάξεων, η εφαρμογή της απόφασης αναστέλλεται και η εν λόγω υποβάλλεται, εντός μίας προθεσμίας που πρέπει να καθοριστεί, στη Γενική Συνέλευση για μία δεύτερη απόφαση, ακόμα και αν η πρώτη απόφαση είναι απόφαση του Συμβουλίου. Εάν, σε συνέχεια αυτής της νέας εξέτασης, η δεύτερη απόφαση επιβεβαιώνει την πρώτη απόφαση, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να παρεκκλίνει από αυτή, υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) ανωτέρω. Η Γενική Συνέλευση θα επανεξετάσει την πρώτη απόφαση εντός μίας προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα έτος.
3. Σε περίπτωση πολέμου ή διαμάχης, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δε θίγουν την ελευθερία δράσης κανενός από τα ενεχόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ίδια αρχή ισχύει σε περίπτωση κατάστασης κρίσης ή επείγοντος εθνικού θέματος. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ιδίως, να ανακτήσει προσωρινά την ευθύνη, εν όλω ή εν μέρει, των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του για επιτακτικούς λόγους εθνικού συμφέροντος, ιδίως στον τομέα της άμυνας. Η αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να επιτρέπει την πραγματική ανάκτηση των εν λόγω εξυπηρετήσεων, σύμφωνα με τις ανάγκες των Συμβαλλομένων Μερών.

#### Άρθρο 10

1. Η ετήσια συνεισφορά κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους στον προϋπολογισμό καθορίζεται, για κάθε οικονομικό έτος, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο :
- α) ένα αρχικό 30% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 2·
- β) ένα περαιτέρω 70% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία της βάσης κόστους των τελών διαδρομής του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 3.
2. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν που χρησιμοποιείται για τους υπολογισμούς λαμβάνεται από τις στατιστικές που συντάσσονται από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ή ελλείψει αυτών, από οποιοδήποτε άλλο οργανισμό, ο οποίος παρέχει αντίστοιχες εγγυήσεις και ορίζεται με απόφαση του Συμβουλίου - υπολογίζοντας τον αριθμητικό μέσο όρο των τελευταίων τριών ετών για τα οποία υπάρχουν αυτές οι στατιστικές. Η αξία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος είναι εκείνη, η οποία υπολογίζεται βάσει των συντελεστών κόστους και των τρεχουσών τιμών και εκφράζεται στην κατάλληλη ευρωπαϊκή λογιστική μονάδα.



3. Η βάση κόστους των τελών διαδρομής που χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς, είναι η βάση κόστους που καθορίζεται για το προτελευταίο πριν το σχετικό οικονομικό έτος.

#### Άρθρο 11

1. Η στάθμιση των ψήφων που αναφέρεται στο άρθρο 8 καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα :

Ετήσια συνεισφορά ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ως ποσοστό των συνολικών ετήσιων συνεισφορών όλων των Συμβαλλομένων Μερών	Αριθμός ψήφων
---	------------------

Μικρότερη του 1 τοις εκατό .....	1
Από 1 μέχρι μικρότερη του 2 % .....	2
Από 2 μέχρι μικρότερη του 3 % .....	3
Από 3 μέχρι μικρότερη του 4½ % .....	4
Από 4½ μέχρι μικρότερη του 6 % .....	5
Από 6 μέχρι μικρότερη του 7½ % .....	6
Από 7½ μέχρι μικρότερη του 9 % .....	7
Από 9 μέχρι μικρότερη του 11 % .....	8
Από 11 μέχρι μικρότερη του 13 % .....	9
Από 13 μέχρι μικρότερη του 15 % .....	10
Από 15 μέχρι μικρότερη του 18 % .....	11
Από 18 μέχρι μικρότερη του 21 % .....	12
Από 21 μέχρι μικρότερη του 24 % .....	13
Από 24 μέχρι μικρότερη του 27 % .....	14
Από 27 μέχρι μικρότερη του 30 % .....	15
30% .....	16

2. Ο αρχικός καθορισμός των αριθμού των ψήφων γίνεται, από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, με αναφορά στον ανωτέρω πίνακα και σύμφωνα με τον κανόνα καθορισμού των ετήσιων συνεισφορών των Συμβαλλομένων Μερών στον Προϋπολογισμό του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10 ανωτέρω.
3. Σε περίπτωση προσχώρησης ενός κράτους, οι αριθμοί των ψήφων των Συμβαλλομένων Μερών επανακαθορίζονται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.
4. Οι αριθμοί των ψήφων επανακαθορίζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις.

#### Άρθρο 12

Η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο συντάσσουν τον Εσωτερικό τους Κανονισμό, που καθορίζει, ιδίως, τους κανόνες που διέπουν την εκλογή ενός Προέδρου και ενός Αντιπροέδρου καθώς και τις διατάξεις εφαρμογής σχετικά με τη διαδικασία ψηφοφορίας και την απαρτία.

#### Άρθρο 13

1. Ο Οργανισμός διατηρεί με τα ενδιαφερόμενα κράτη και τους άλλους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς τις αναγκαίες σχέσεις για την πραγματοποίηση του σκοπού του.

2. Η Γενική Συνέλευση είναι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ), της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 15, η μόνη αρμόδια να συνάπτει εξ ονόματος του Οργανισμού τις ειδικές συμφωνίες, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2.
3. Με πρόταση του Συμβουλίου, η Γενική Συνέλευση μπορεί να εξουσιοδοτήσει το Συμβούλιο να αποφασίσει για τη σύναψη των ειδικών συμφωνιών, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2.

#### Άρθρο 14

Οι ειδικές συμφωνίες, που προβλέπονται στο άρθρο 2, πρέπει να καθορίζουν τα αντίστοιχα καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις των Μερών των συμφωνιών καθώς και τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις και να προσδιορίζουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Η Υπηρεσία μπορεί να διαπραγματευτεί τις εν λόγω συμφωνίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ).

#### Άρθρο 15

Στο πλαίσιο των οδηγιών που δίνει το Συμβούλιο, η Υπηρεσία μπορεί να δημιουργεί με τις ενδιαφερόμενες δημόσιες ή ιδιωτικές τεχνικές υπηρεσίες των Συμβαλλομένων Μερών και μη Συμβαλλομένων Μερών ή διεθνών οργανισμών, τις σχέσεις που είναι απαραίτητες για το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας και για τη λειτουργία των μονάδων της Υπηρεσίας. Για το σκοπό αυτό, η Υπηρεσία μπορεί να συνάπτει, εξ' ονόματος του Οργανισμού και υπό τον όρο ότι θα ενημερώνει σχετικά το Συμβούλιο, συμβάσεις καθαρά διοικητικής, τεχνικής ή εμπορικής φύσης, στο βαθμό που αυτές απαιτούνται για τη λειτουργία της Υπηρεσίας.

#### Άρθρο 16

1. Ο χαρακτήρας της δημόσιας ωφέλειας αναγνωρίζεται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες και με τις συνέπειες, οι οποίες προκύπτουν από τις διατάξεις των εν λόγω νομοθεσιών σχετικά με την απαλλοτρίωση για λόγους δημόσιας ωφέλειας, σε ό,τι αφορά την απόκτηση ακίνητης περιουσίας που είναι αναγκαία για την τοποθέτηση των εγκαταστάσεων του Οργανισμού, με τον όρο ότι συμφωνούν οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις. Η διαδικασία απαλλοτρίωσης για λόγους δημόσιας ωφέλειας μπορεί να ενεργοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερομένου κράτους, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία, προκειμένου να αποκτηθεί αυτή η ακίνητη περιουσία σε περίπτωση μη φιλικού διακανονισμού.
2. Στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, στα οποία δεν υπάρχει η διαδικασία που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, ο Οργανισμός μπορεί να επωφεληθεί από τις διαδικασίες αναγκαστικής αγοράς που εφαρμόζονται προς όφελος της πολιτικής αεροπορίας και των τηλεπικοινωνιών.
3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν στον Οργανισμό το δικαίωμα να επωφελείται, όσον αφορά τις εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις που δημιουργήθηκαν για λογαριασμό του στα αντίστοιχα εδάφη τους, από την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων των σχετικών με τους περιορισμούς του δικαιώματος ακίνητης περιουσίας, οι οποίες ενδέχεται να υπάρχουν για το δημόσιο συμφέρον, προς όφελος των εθνικών υπηρεσιών για τον ίδιο σκοπό και ιδίως αυτών που αφορούν τις δουλείες δημόσιας ωφέλειας.

4. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τις δαπάνες, οι οποίες απορρέουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένης και της αποζημίωσης που πρέπει να καταβάλλεται, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η περιουσία.

#### Άρθρο 17

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία εφαρμόζει τους κανονισμούς που ισχύουν στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών και στον εναέριο χώρο, στον οποίο τους έχει ανατεθεί, δυνάμει διεθνών συμφωνιών, των οποίων είναι μέρη, η παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

#### Άρθρο 18

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β) και μέσα στα όρια των εξουσιών που έχουν εκχωρηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, η Υπηρεσία δίνει στους κυβερνήτες των αεροσκαφών όλες τις αναγκαίες οδηγίες. Οι εν λόγω είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με αυτές τις οδηγίες, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.

#### Άρθρο 19

1. Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), ο Οργανισμός καθορίζει, σύμφωνα με τους γενικούς όρους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ), τα αναγκαία μέτρα ρύθμισης και τα κοινοποιεί στους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη και στις αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη φροντίζουν ώστε οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη, οι κυβερνήτες των αεροσκαφών και οι αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με τα εν λόγω μέτρα, εκτός αν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι ασφαλείας.
2. Η τήρηση των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Ύστερα από αίτηση του Οργανισμού, σε περίπτωση μη τήρησης των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από έναν εκμεταλλευόμενο αεροσκάφη ή έναν κυβερνήτη αεροσκάφους, μπορεί να κινηθεί η διαδικασία δίωξης ενός παραβάτη :
  - (α) από το Συμβαλλόμενο Μέρος, στο οποίο διαπιστώθηκε η μη τήρηση, στην επικράτεια του ·
  - (β) από τον Οργανισμό σύμφωνα με τους λόγους δικαιοδοσίας που αναφέρονται στο άρθρο 35, εάν συμφωνεί το Συμβαλλόμενο Μέρος, στην επικράτεια του οποίου πρέπει να κινηθεί η διαδικασία.
4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να ενσωματώσουν στην εθνική νομοθεσία τους διατάξεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν την τήρηση των γενικών όρων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ).

Άρθρο 20

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι παραβάσεις των κανονισμών της αεροναυτιλίας που διαπράττονται στον εναέριο χώρο, στον οποίο η Υπηρεσία ασκεί αυτά τα καθήκοντα, καταχωρίζονται σε εκθέσεις από υπαλλήλους ειδικά εξουσιοδοτημένους για το σκοπό αυτό από την Υπηρεσία, με την επιφύλαξη του δικαιώματος που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στους υπαλλήλους των Συμβαλλομένων Μερών να συντάσσουν εκθέσεις για παραβάσεις της ίδιας φύσης. Οι προαναφερόμενες εκθέσεις έχουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων το ίδιο κύρος με αυτές που συντάσσονται από τους εθνικούς υπαλλήλους, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τη σύνταξη εκθέσεων για παραβάσεις ίδιας φύσης.

Άρθρο 21

1. Η κυκλοφορία εκδόσεων και άλλου πληροφοριακού υλικού που αποστέλλεται από ή προς τον Οργανισμό σε σχέση με τις επίσημες δραστηριότητές του, δεν περιορίζεται με κανένα τρόπο.
2. Για τις επίσημες επικοινωνίες του και τη μεταφορά όλων των εγγράφων του, ο Οργανισμός απολαμβάνει της αυτής εννοϊκής μεταχείρισης που επιφυλάσσεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε παρόμοιους διεθνείς οργανισμούς.

Άρθρο 22

1. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται, στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, από όλους τους δασμούς, φόρους και τέλη που σχετίζονται με τη σύσταση, τη διάλυση ή την εκκαθάρισή του.
2. Απαλλάσσεται από οποιουδήποτε δασμούς, φόρους και τέλη που συνεπάγεται η απόκτηση ακίνητης περιουσίας, η οποία απαιτείται για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.
3. Απαλλάσσεται από όλους τους άμεσους φόρους που μπορεί να εφαρμοσθούν σε αυτόν, καθώς και στην ιδιοκτησία, στα περιουσιακά στοιχεία και στο εισόδημά του.
4. Απαλλάσσεται από οποιεσδήποτε έμμεσες φορολογικές επιβαρύνσεις που αποτελούν συνέπεια της έκδοσης δανείων και επιπίπτουν επί του Οργανισμού.
5. Απαλλάσσεται από οποιαδήποτε φορολογία εξαιρετικής ή διακριτικής φύσης.
6. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο δεν εφαρμόζονται σε φόρους και τέλη που εισπράττονται ως πληρωμές για παροχή εξυπηρετήσεων κοινής ωφέλειας.

Άρθρο 23

1. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται από όλους τους τελωνειακούς δασμούς και φόρους ή τέλη ισοδυνάμου αποτελέσματος, με εξαίρεση τα τέλη τα σχετικά με τις παρασχεθείσες εξυπηρετήσεις και εξαιρείται από οποιαδήποτε απαγόρευση ή περιορισμό εισαγωγής ή εξαγωγής, σε ό,τι αφορά υλικά, εξοπλισμό, προμήθειες και άλλα αντικείμενα που εισάγονται για επίσημη χρήση του Οργανισμού και προορίζονται για τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις του Οργανισμού ή για τη λειτουργία του.

2. Τα αγαθά που εισάγονται με αυτό τον τρόπο δεν μπορούν να πουληθούν, δανεισθούν ή μεταβιβασθούν, είτε δωρεάν είτε έναντι πληρωμής, στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο έχουν εισαχθεί, παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους που καθορίζει η κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Οποιαδήποτε μέτρα ελέγχου θεωρούνται σκόπιμα μπορούν να ληφθούν για να εξασφαλισθεί ότι τα υλικά, ο εξοπλισμός, οι προμήθειες και άλλα αντικείμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και εισάγονται με προορισμό τον Οργανισμό έχουν πραγματικά παραδοθεί σ' αυτόν τον Οργανισμό και χρησιμοποιούνται πραγματικά για τα επίσημα κτίρια και τις εγκαταστάσεις του ή για τη λειτουργία του.
4. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται από όλους τους τελωνειακούς δασμούς και εξαιρείται από οποιαδήποτε απαγόρευση ή περιορισμό εισαγωγής ή εξαγωγής σχετικά με τις δημοσιεύσεις που εμπίπτουν στο πλαίσιο του άρθρου 13 του Καταστατικού που είναι προσαρτημένο στην παρούσα Σύμβαση.

#### Άρθρο 24

1. Ο Οργανισμός μπορεί να κατέχει οποιοδήποτε νόμισμα και να έχει λογαριασμούς σε οποιοδήποτε νόμισμα, στο μέτρο που αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση των συναλλαγών που απαιτούνται για το σκοπό του.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να δίνουν στον Οργανισμό τις αναγκαίες άδειες για όλες τις μεταφορές κεφαλαίων, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στους εθνικούς κανονισμούς και στις διεθνείς συμφωνίες που εφαρμόζονται, τις οποίες συνεπάγεται η ίδρυση και η δραστηριότητα του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης και της εξυπηρέτησης δανείων, όταν η έκδοση αυτών των δανείων έχει επιτραπεί από την Κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

#### Άρθρο 25

1. Η Υπηρεσία μπορεί να ζητά τις υπηρεσίες καταλλήλων προσώπων που είναι υπήκοοι των Συμβαλλομένων Μερών.
2. Το προσωπικό του Οργανισμού και τα μέλη των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, απολαμβάνουν τις ίδιες εξαιρέσεις από τα μέτρα που περιορίζουν τη μετανάστευση και ρυθμίζουν την εγγραφή των αλλοδαπών, με εκείνες που αναγνωρίζονται, γενικά, στα μέλη του προσωπικού παρόμοιων διεθνών οργανισμών.
3. (α) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε καιρό διεθνούς κρίσης, παρέχουν στο προσωπικό του Οργανισμού και στα μέλη των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, τις ίδιες διευκολύνσεις επαναπατριsmού, με εκείνες που αναγνωρίζονται στο προσωπικό άλλων διεθνών οργανισμών.  
(β) Οι διατάξεις της προαναφερόμενης περίπτωσης (α) δεν επηρεάζουν τις υποχρεώσεις του προσωπικού έναντι του Οργανισμού.
4. Εξαιρέσεις από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, επιτρέπονται μόνο για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

5. Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού:
- (α) εξαιρούνται από τελωνειακούς δασμούς και τέλη εκτός από εκείνα που αφορούν παρεχόμενες υπηρεσίες, στην περίπτωση εισαγωγής των προσωπικών τους αντικειμένων, κινητής περιουσίας και άλλων οικιακών ειδών που δεν είναι καινούργια, τα οποία φέρουν από το εξωτερικό κατά την πρώτη εγκατάστασή τους, στο εν λόγω έδαφος, και στην περίπτωση επανεξαγωγής των ιδίων αυτών ειδών, επίπλων και αντικειμένων, όταν παύουν να ασκούν τα καθήκοντά τους
  - (β) μπορούν, αναλαμβάνοντας τα καθήκοντά τους στο έδαφος οποιουδήποτε των Συμβαλλομένων Μερών, να εισάγουν το προσωπικό αυτοκίνητό τους προσωρινά χωρίς δασμούς και στη συνέχεια, αλλά όχι αργότερα από τη λήξη του χρόνου υπηρεσίας τους, να επανεξάγουν αυτό το όχημα με εξαίρεση από δασμούς, υποκείμενοι, εν τούτοις, σε κάθε περίπτωση, σε οποιουδήποτε όρους που η κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους θεωρεί αναγκαίους, για κάθε ιδιαίτερη περίπτωση
  - (γ) απολαμβάνουν του δικαιώματος του απαραβίαστου σε όλα τα επίσημα έγγραφα και έντυπά τους.
6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν υποχρεούνται να χορηγούν στους δικούς τους υπηκόους τις διευκολύνσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 5 περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω.
7. Επιπρόσθετα προς τα προνόμια, τις εξαιρέσεις και διευκολύνσεις που παρέχονται στο προσωπικό του Οργανισμού, ο Γενικός Διευθυντής της Υπηρεσίας απολαμβάνει ετεροδικίας σε ό,τι αφορά ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων προφορικών και γραπτών λόγων του που λαμβάνουν χώρα κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του. Αυτή η ετεροδικία δεν έχει εφαρμογή σε περίπτωση παράβασης κανόνων της οδικής κυκλοφορίας ή σε περίπτωση ζημίας που προκλήθηκε από αυτοκίνητο όχημα που του ανήκει ή που οδηγεί ο ίδιος.
8. Οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την χωρίς περιορισμούς μεταβίβαση των καθαρών αποδοχών.

#### Άρθρο 26

Οι αντιπρόσωποι των Συμβαλλομένων Μερών, καθ' όν χρόνον ασκούν τα καθήκοντά τους και στη διάρκεια των μετακινήσεών τους, από και προς τον τόπο συνεδριάσεων, απολαμβάνουν του δικαιώματος του απαραβίαστου όλων των επισήμων εγγράφων και εντύπων τους.

#### Άρθρο 27

Λόγω του κατ' ιδίαν καθεστώτος κοινωνικής ασφάλισης, ο Οργανισμός, ο Γενικός Διευθυντής και το προσωπικό του Οργανισμού εξαιρούνται όλων των υποχρεωτικών εισφορών σε εθνικούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων μεταξύ του Οργανισμού και ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που υφίστανται κατά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου, το οποίο ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.

Άρθρο 28

1. Η συμβατική ευθύνη του Οργανισμού διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη σύμβαση.
2. Όσον αφορά την εξωσυμβατική ευθύνη, ο Οργανισμός υποχρεούται σε επανόρθωση των ζημιών που προκαλούνται από αμέλεια των οργάνων του ή των υπαλλήλων του, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, στο μέτρο που αυτές οι ζημιές μπορούν να αποδοθούν στους προαναφερόμενους. Η προηγούμενη διάταξη δεν αποκλείει το δικαίωμα για άλλες αποζημιώσεις, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 29

1. (α) Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού είναι απαραβίαστες. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού εξαιρούνται από οποιοδήποτε μέτρο κατάσχεσης, απαλλοτρίωσης ή δήμευσης.
- (β) Τα αρχεία του Οργανισμού και όλα τα επίσημα έγγραφα και έντυπα που ανήκουν σ' αυτόν είναι απαραβίαστα οπουδήποτε και αν βρίσκονται.
2. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης, παρά μόνον ύστερα από δικαστική απόφαση. Αυτή η δικαστική απόφαση μπορεί να ληφθεί μόνο υπό τον όρο ότι γνωστοποιήθηκε στον Οργανισμό η διαδικασία αυτή, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, και ότι ο εν λόγω μπόρεσε να έχει στη διάθεσή του τα κατάλληλα μέσα για να προετοιμάσει την άμυνά του. Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού, εντούτοις, δεν μπορούν κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης.
3. Εντούτοις, για να διευκολυνθεί η διενέργεια δικαστικών ανακρίσεων και να εξασφαλισθεί η εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων στο αντίστοιχο έδαφος τους, οι αρμόδιες αρχές του κράτους, στο οποίο ο Οργανισμός έχει τα κεντρικά του γραφεία και άλλων κρατών, στα οποία βρίσκονται εγκαταστάσεις και αρχεία του Οργανισμού, θα έχουν πρόσβαση σε αυτές τις εγκαταστάσεις και τα αρχεία, ύστερα από ενημέρωση του Γενικού Διευθυντή της Υπηρεσίας.

Άρθρο 30

1. Ο Οργανισμός συνεργάζεται πάντοτε με τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών για να διευκολύνει την καλή λειτουργία της δικαιοσύνης, να εξασφαλίσει την τήρηση των αστυνομικών διατάξεων και να εμποδίσει οποιαδήποτε κατάχρηση η οποία, ενδεχομένως, θα προέκυπτε από τα προνόμια, τις ασυλίες, τις εξαιρέσεις ή τις διευκολύνσεις, που καθορίζονται στην παρούσα Σύμβαση.
2. Ο Οργανισμός διευκολύνει, στο μέτρο του δυνατού, την πραγματοποίηση έργων δημοσίου συμφέροντος, τα οποία πρέπει να εκτελεσθούν στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, στο εσωτερικό ή στη γειτονική περιοχή οποιασδήποτε ακίνητης περιουσίας που του έχει παρασχεθεί προς χρήση.

Άρθρο 31

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι διεθνείς συμφωνίες και οι εθνικοί κανονισμοί που αναφέρονται στην

είσοδο, την υπέρπτηση και την ασφάλεια του εδάφους των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών δεσμεύουν την Υπηρεσία, η οποία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των εν λόγω συμφωνιών και κανονισμών.

#### Άρθρο 32

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία υποχρεούται να παρέχει στα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία διατυπώνουν σχετικό αίτημα, όλες τις πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφη, τις οποίες γνωρίζει κατά την άσκηση των καθηκόντων της των σχετικών με τον εναέριο χώρο του ενδιαφερομένου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να μπορούν τα εν λόγω ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη να ελέγχουν την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και των εθνικών κανονισμών.

#### Άρθρο 33

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι αναγκαία για την Υπηρεσία η επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας και αναλαμβάνουν να θέσουν στη διάθεσή της τους κατάλληλους χρηματοοικονομικούς πόρους, εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζονται από την παρούσα Σύμβαση και το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι.

#### Άρθρο 34

1. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ δύο ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών, ή ενός ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών και του Οργανισμού που αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή ή την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, ιδίως όσον αφορά την ύπαρξη, την ισχύ ή τον τερματισμό της, η οποία δεν μπόρεσε να ρυθμιστεί με άμεσες διαπραγματεύσεις ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο διευθέτησης, μέσα σε μία προθεσμία έξη μηνών, υποβάλλεται στη διαιτησία του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης, σύμφωνα με τον προαιρετικό Κανονισμό διαιτησίας του εν λόγω Δικαστηρίου.
2. Ο αριθμός των διαιτητών καθορίζεται σε τρεις.
3. Η διαιτησία πραγματοποιείται στη Χάγη. Το Διεθνές Γραφείο του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου χρησιμεύει ως Γραμματεία και παρέχει διοικητικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τις οδηγίες του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου.
4. Οι αποφάσεις του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι δεσμευτικές για τα μέρη της διαφοράς.

#### Άρθρο 35

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος ΙV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, τα δικαστήρια των Συμβαλλομένων Μερών είναι αποκλειστικά αρμόδια για την εκδίκαση των διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ του Οργανισμού, που εκπροσωπείται από το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, και οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, σχετικά με την εφαρμογή των πράξεων του Οργανισμού.
2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος ΙV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, η προσφυγή ασκείται στο Συμβαλλόμενο Μέρος :



- (α) στο οποίο ο καθού έχει την κατοικία ή την έδρα του
- (β) στο οποίο ο καθού διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δε βρίσκεται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους
- (γ) στο οποίο ο καθού κατέχει περιουσιακά στοιχεία, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω
- (δ) στο οποίο ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως (γ) ανωτέρω.

#### Άρθρο 36

1. Οι τροποποιήσεις που επιφέρονται υπό τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση, στο Καταστατικό της Υπηρεσίας που εμφανίζεται στο Παράρτημα I, και στο άρθρο 16 και επόμενα των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που **εμφαίνονται** στο Παράρτημα IV, ισχύουν και εφαρμόζονται στο έδαφος των **Συμβαλλομένων Μερών**.
2. Οι φορολογικές διατάξεις που **εμφαίνονται** στο Παράρτημα III και στα άρθρα 1 έως και 15 των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που **εμφαίνονται** στο Παράρτημα IV, δεν υπόκεινται σε τροποποίηση από τη Γενική Συνέλευση.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης. Αυτή η πενταετής περίοδος παρατείνεται αυτομάτως για περαιτέρω πενταετείς περιόδους. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο γνωστοποίησε εγγράφως στη Γενική Συνέλευση, τουλάχιστον δύο έτη πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου, ότι δεν επιθυμεί παράταση, με τη λήξη αυτής της περιόδου παύει να δεσμεύεται από το Παράρτημα IV.
4. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να καθορίζονται, εάν είναι αναγκαίο, σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.  
  
Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση. Το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία αυτή.
5. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο δεν δεσμεύεται πλέον από το Παράρτημα IV μπορεί οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως στη Γενική Συνέλευση την επιθυμία του να δεσμευτεί εκ νέου από τις διατάξεις του Παραρτήματος IV. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται εκ νέου από το Παράρτημα IV έξη μήνες μετά την ημέρα, κατά την οποία η Γενική Συνέλευση αποδέχεται αυτό το αίτημα με ομόφωνη απόφαση των ψηφισάντων Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημέρα κατά την οποία δεσμεύτηκε εκ νέου από το Παράρτημα IV. Η περίοδος αυτή παρατείνεται αυτομάτως υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω.

Άρθρο 37

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να εξασφαλίσουν στην Υπηρεσία την εφαρμογή των ισχυουσών νομικών διατάξεων που αποβλέπουν στη διασφάλιση της συνέχειας των εξυπηρετήσεων κοινής ωφελείας που είναι αναγκαίες για την ορθή λειτουργία των επιχειρησιακών εξυπηρετήσεων.

Άρθρο 38

1. Η ισχύς της παρούσας Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και εν συνέχεια με το Πρωτόκολλο που ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, παρατείνεται για απεριόριστο χρόνο.
2. Αφού η Σύμβαση, η οποία παρατείνεται με τον τρόπο αυτό, παραμένει σε ισχύ για είκοσι έτη, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να τερματίσει, σε ό,τι το αφορά, την εφαρμογή της Σύμβασης με γραπτή γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία ενημερώνει σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων Συμβαλλομένων κρατών.

Η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει στο τέλος του έτους που έπεται του έτους κατά τη διάρκεια του οποίου γνωστοποιήθηκε η αποχώρηση, υπό τον όρο ότι, μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, θα έχει συναφθεί η ειδική συμφωνία που προβλέπεται στην παράγραφο 3 κατωτέρω, ειδάλλως η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία που καθορίζεται στην εν λόγω ειδική συμφωνία.

3. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις, ιδίως χρηματοοικονομικής φύσης, του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους καθορίζονται σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

Η συμφωνία αυτή πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση, ενώ το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία.

4. Ο Οργανισμός μπορεί να διαλυθεί εάν ο αριθμός των Συμβαλλομένων Μερών μειωθεί σε λιγότερο από 50% των Μερών που υπογράφουν το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο του 1997, με την επιφύλαξη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται με ομοφωνία των ψηφισάντων.
5. Εάν κατ' εφαρμογή των προαναφερομένων, ο Οργανισμός διαλυθεί, η νομική προσωπικότητα και ικανότητά του, με την έννοια του άρθρου 4, εξακολουθούν να υφίστανται για τους σκοπούς εκκαθάρισής του.

Άρθρο 39

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, οποιουδήποτε κράτους που δεν υπογράψει αυτό το τελευταίο Πρωτόκολλο, υπόκειται στην έγκριση της Γενικής Συνέλευσης που αποφασίζει με ομοφωνία των ψηφισάντων.
2. Ο Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης κοινοποιεί στο κράτος που δεν έχει υπογράψει την απόφαση αποδοχής της προσχώρησης.
3. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων κρατών που έχουν υπογράψει και προσχωρήσει στη Σύμβαση.

4. Η προσχώρηση αρχίζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης.

#### Άρθρο 40

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, είναι ανοιχτή σε περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρόκειται να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και αυτών των Οργανισμών, των οποίων ένα ή περισσότερα υπογράφοντα κράτη είναι μέλη. Οι εν λόγω όροι και προϋποθέσεις θα πρέπει να περιέχονται σε ένα πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης.
2. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τα άλλα Μέρη.
3. Η προσχώρηση ενός περιφερειακού οργανισμού οικονομικής ολοκλήρωσης θα αρχίσει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης, υπό τον όρο ότι έχει τεθεί σε ισχύ το πρόσθετο Πρωτόκολλο που αναφέρεται ανωτέρω στην παράγραφο 1.

*Το παρόν ενιαίο κείμενο της Σύμβασης και των Παραρτημάτων της συντάχθηκε στη γερμανική, αγγλική, βουλγαρική, κροατική, δανική, ισπανική, γαλλική, ελληνική, ουγγρική, ιταλική, ολλανδική, νορβηγική, πορτογαλική, ρουμάνικη, σλοβακική, σλοβένικη, σουηδική, τσεχική και τουρκική γλώσσα. Δυνάμει της τελικής ρήτρας της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, της τελικής ρήτρας του Πρωτοκόλλου της 12ης Φεβρουαρίου 1981 που τροποποιεί την εν λόγω Σύμβαση, καθώς και της τελικής ρήτρας του Πρωτοκόλλου που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997 για την ενοποίηση της εν λόγω Σύμβασης, σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των κειμένων υπερισχύει το κείμενο στη γαλλική γλώσσα.*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

**ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

## Καταστατικό της Υπηρεσίας

### Άρθρο 1

1. Η Υπηρεσία είναι το όργανο το υπεύθυνο για την επίτευξη των στόχων και την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στη Σύμβαση ή καθορίζονται από τη Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο και τα βοηθητικά τους όργανα. Επεξεργάζεται και υποβάλλει στα αρμόδια όργανα προτάσεις σχετικά με την άσκηση των διαφόρων αρμοδιοτήτων τους και την εκτέλεση των διαφόρων καθηκόντων τους καθώς και σχετικά με τα άλλα καθήκοντα που ανατίθενται στον Οργανισμό. Παρέχει επίσης τη βοήθειά της στη Γενική Συνέλευση και στο Συμβούλιο καθώς και στα βοηθητικά τους όργανα κατά την εκτέλεση των εποπτικών καθηκόντων τους.
2. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της, η Υπηρεσία μπορεί να επικουρείται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, από πολιτικούς και στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη ή τους ενδιαφερόμενους οργανισμούς παροχής εξυπηρετήσεων.
3. Η Υπηρεσία ενεργεί ως κέντρο διακυβερνητικής συνεργασίας και συντονισμού στον τομέα της αεροναυτιλίας. Υποβάλλει προτάσεις και παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για τη σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και για την εφαρμογή του.
4. Παρέχει, ιδίως, εξυπηρετήσεις ρύθμισης, πληροφόρησης, υποστήριξης καθώς και εξυπηρετήσεις συμβουλευτικού χαρακτήρα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, και, με βάση συμφωνίες που συνάπτονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 της Σύμβασης, σε αναγνωρισμένους διεθνείς οργανισμούς και σε μη Συμβαλλόμενα κράτη.
5. Η Υπηρεσία ιδίως :
  - (α) συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (β) εξετάζει θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και συντονίζει και υποβάλλει τροποποιήσεις στα έγγραφα του ICAO
  - (γ) επεξεργάζεται λεπτομερείς προτάσεις σχεδίων για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των στοιχείων εδάφους και αέρα των αεροναυτιλιακών συστημάτων των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας
  - (δ) επεξεργάζεται προτάσεις σχετικές με το μηχανισμό στρατηγικού σχεδιασμού και στρατηγικής οργάνωσης των διαδρομών και των δομών υποστήριξης του εναέριου χώρου, σε συντονισμό με πολιτικούς και στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη

- (ε) επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των κανονισμών που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας, επεξεργάζεται συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών και υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας κατά τη χρήση του εναέριου χώρου μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών
- (στ) υποβάλλει προτάσεις ή διαδραματίζει συμβουλευτικό ρόλο σε όλες τις πτυχές της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού. Το πεδίο δραστηριότητας της δεν περιορίζεται στην επί διαδρομής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά διευρύνεται προκειμένου να περιλάβει μια ολοκληρωμένη "από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης" ("gate to gate") προσέγγιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά την επεξεργασία των προτάσεων αυτών επικουρείται από εθνικούς εμπειρογνώμονες
- (ζ) μελετά και προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στο πεδίο της αεροναυτιλίας
- (η) επεξεργάζεται κοινά κριτήρια και κοινές διαδικασίες και μεθόδους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αρίστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας
- (θ) συντονίζει τα προγράμματα έρευνας, ανάπτυξης, δοκιμών και αξιολόγησης (RTDE) των εθνικών οργανισμών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως τη συγκέντρωση και τη διάδοση των αποτελεσμάτων
- (ι) πραγματοποιεί κοινές μελέτες, δοκιμές και εργασίες εφαρμοσμένης έρευνας, καθώς και άλλες τεχνικές αναπτύξεις
- (κ) καθορίζει, σχεδιάζει, αναπτύσσει, επικυρώνει και οργανώνει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, υπό την αιγίδα του Συμβουλίου.
6. Όταν η Υπηρεσία παρέχει εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας έχει ως αποστολή :
- (α) να αποτρέπει συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών
- (β) να διασφαλίζει την κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας
- (γ) να παρέχει συμβουλές και πληροφορίες χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων
- (δ) να ειδοποιεί τα κατάλληλα όργανα σχετικά με αεροσκάφη που χρειάζονται τη βοήθεια υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και να παρέχει στα όργανα αυτά την αναγκαία συνδρομή.
7. Η Υπηρεσία συνεργάζεται στενά με τις οργανώσεις χρηστών, ούτως ώστε να ανταποκρίνεται όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά και πιο οικονομικά στις απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας. Συνεργάζεται επίσης, στενά με τις στρατιωτικές αρχές ούτως ώστε να ανταποκρίνεται, υπό τους ίδιους όρους, στις ειδικές ανάγκες της στρατιωτικής αεροπορίας.

8. Για την εκπλήρωση της αποστολής της, η Υπηρεσία μπορεί, μεταξύ άλλων, να κατασκευάζει και να εκμεταλλεύεται τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις που χρειάζεται. Ωστόσο, θα προσφεύγει στις εθνικές τεχνικές υπηρεσίες και θα κάνει χρήση των υφισταμένων εθνικών εγκαταστάσεων οποτεδήποτε αυτό δικαιολογείται από τεχνική και οικονομική άποψη, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε διπλή εργασία.

#### Άρθρο 2

1. Με την επιφύλαξη των εξουσιών που παρέχονται στη Γενική Συνέλευση και στο Συμβούλιο, η Υπηρεσία διοικείται από ένα Γενικό Διευθυντή, ο οποίος χαίρει ευρείας διοικητικής ανεξαρτησίας όσον αφορά την εφαρμογή, τη χρησιμοποίηση και την αποτελεσματική λειτουργία των τεχνικών και χρηματοοικονομικών μέσων και των μέσων σε προσωπικό που τίθενται στη διάθεσή του. Για το σκοπό αυτό, λαμβάνει κάθε μέτρο που κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.
2. Εξάλλου ο Γενικός Διευθυντής πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, με σκοπό να τα υποβάλει προς έγκριση στο Συμβούλιο:
  - (α) να επεξεργάζεται ετήσια και πενταετή προγράμματα εργασίας αναφέροντας τις επιπτώσεις επί της εξέλιξης του κόστους και των τιμών μονάδας
  - (β) να καταρτίζει το πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV, των τιμών μονάδας και των τιμολογίων
  - (γ) να παρουσιάζει στο Συμβούλιο μία ετήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Οργανισμού
  - (δ) να παρουσιάζει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας, ενώ οι λεπτομέρειες της διάρθρωσης αυτής ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Γενικού Διευθυντή.
3. Εξάλλου ο Γενικός Διευθυντής :
  - (α) υποβάλλει εκθέσεις σε κανονικά διαστήματα και ζητεί οδηγίες από το Συμβούλιο κάθε φορά που υπάρχει κίνδυνος να μην επιτευχθούν οι στόχοι, να γίνει υπέρβαση των προθεσμιών ή των χρηματοοικονομικών ανωτάτων ορίων ή σε περίπτωση που επιφέρονται σημαντικές τροποποιήσεις σε προγράμματα
  - (β) διαπραγματεύεται τις συμφωνίες που προβλέπει το άρθρο 2 της Σύμβασης, μέσα στο πλαίσιο των οδηγιών που εκδίδει το Συμβούλιο.

#### Άρθρο 3

Ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο, τον Κανονισμό Συμβάσεων σχετικά με :

- α) τη σύναψη συμβάσεων για την παροχή αγαθών και υπηρεσιών στον Οργανισμό

- β) την παροχή αγαθών και υπηρεσιών από τον Οργανισμό.
- γ) την πώληση ή τη διάθεση πλεονάζοντων περιουσιακών στοιχείων.

#### Άρθρο 4

Ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο το Δημοσιονομικό Κανονισμό, ο οποίος καθορίζει ιδίως τους όρους που διέπουν την καταβολή των εθνικών συνεισφορών, καθώς και τους όρους σύμφωνα με τους οποίους συνάπτει δάνεια η Υπηρεσία και μεριμνά για τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση, συμπεριλαμβανομένου του εσωτερικού ελέγχου.

#### Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των Συμβαλλομένων Μερών να υποβάλλουν προτάσεις, ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων της Υπηρεσίας :
  - (α) ο εν λόγω περιλαμβάνει ιδίως διατάξεις σχετικές με την ιθαγένεια του προσωπικού, τις διαδικασίες και αρχές για την επιλογή και την πρόσληψη, τις μισθολογικές κλίμακες, τις συντάξεις, τον εσωτερικό φόρο, τα ασυμβίβαστα με το λειτούργημα, την επαγγελματική εχεμύθεια και τη συνέχεια της υπηρεσίας.
  - (β) οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας προσλαμβάνονται μεταξύ των υπηκόων των Συμβαλλομένων Μερών. Υπάλληλοι από μη Συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να προσληφθούν στο πλαίσιο των συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 3 της Σύμβασης ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις με δεόντως αιτιολογημένη απόφαση του Γενικού Διευθυντή.
2. Το Διοικητικό Δικαστήριο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας έχει αποκλειστική δικαιοδοσία επί των διαφορών μεταξύ του Οργανισμού και του προσωπικού της Υπηρεσίας, αποκλεισμένου κάθε άλλου δικαστηρίου, εθνικού ή διεθνούς.

#### Άρθρο 6

1. Ο Γενικός Διευθυντής διορίζεται για μία θητεία πέντε ετών από τη Γενική Συνέλευση με σταθμιζόμενη πλειοψηφία, με την επιφύλαξη ότι η πλειοψηφία αυτή δεν είναι μικρότερη από τα τρία τέταρτα των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 της Σύμβασης και τουλάχιστον από τα τρία τέταρτα των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Η θητεία του μπορεί να ανανεωθεί μία φορά υπό τους ίδιους όρους. Ο Κανονισμός Υπηρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή εγκρίνεται από το Συμβούλιο.
2. Ο Γενικός Διευθυντής αντιπροσωπεύει τον Οργανισμό ενώπιον των δικαστηρίων καθώς και εξωδίκως.



3. Επιπλέον, σύμφωνα με τις πολιτικές που εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο, ο Γενικός Διευθυντής :
- (α) μπορεί να διορίζει και να παύει τα μέλη του προσωπικού σύμφωνα με τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων οι διορισμοί που αφορούν καθήκοντα βαθμού Α1 και Α2 για μία θητεία πέντε ετών, κατά γενικό κανόνα, ανανεώσιμη μία μόνο φορά, υπόκεινται στην έγκριση του Συμβουλίου·
  - (β) μπορεί να συνάπτει δάνεια σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο Δημοσιονομικό Κανονισμό και μέσα στα όρια που καθορίζονται για το σκοπό αυτό από το Συμβούλιο·
  - (γ) μπορεί να συνάπτει συμβάσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό Συμβάσεων που προβλέπεται στο άρθρο 3 και μέσα στα όρια που καθορίζονται για το σκοπό αυτό από το Συμβούλιο·
  - (δ) επεξεργάζεται και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο τον Κανονισμό περί προστασίας των δεδομένων που προβλέπεται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (λ) της Σύμβασης·
  - (ε) επεξεργάζεται και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο τους κανόνες και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
4. Ο Γενικός Διευθυντής μπορεί να εκτελεί τα ανωτέρω καθήκοντα του χωρίς να αναφέρεται προηγουμένως στο Συμβούλιο, αλλά τηρεί το Συμβούλιο ενήμερο για κάθε μέτρο που λαμβάνει κατά την άσκηση των προαναφερομένων εξουσιών.
5. Το Συμβούλιο καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αντικατασταθεί ο Γενικός Διευθυντής σε περίπτωση κωλύματος.

#### Άρθρο 7

1. Ο προϋπολογισμός πρέπει να είναι ισοσκελισμένος σε έσοδα και έξοδα. Για κάθε οικονομικό έτος πρέπει να καταρτίζονται προβλέψεις όλων των εσόδων και εξόδων της Υπηρεσίας.
2. Το οικονομικό έτος αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου.
3. Ο Γενικός Διευθυντής υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο το σχέδιο προϋπολογισμού και το σχέδιο του πενταετούς χρηματοοικονομικού σχεδίου, το αργότερο στις 31 Οκτωβρίου του προηγούμενου έτους.

#### Άρθρο 8

1. Ο Οργανισμός μπορεί να δανείζεται από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές προκειμένου να εξοικονομεί τους αναγκαίους πόρους για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

2. Ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει δάνεια στις κεφαλαιαγορές ενός Συμβαλλομένου Μέρους, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο το σχετικό με την έκδοση εσωτερικών δανείων, ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιο δίκαιο, με τη συγκατάθεση του Συμβαλλομένου Μέρους.
3. Ο Δημοσιονομικός Κανονισμός καθορίζει τις διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ο Οργανισμός συνάπτει και αποπληρώνει δάνεια.
4. Κάθε προϋπολογισμός και κάθε πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο καθορίζουν το μέγιστο ποσό, το οποίο ο Οργανισμός μπορεί να δανειστεί κατά τη διάρκεια των ετών που καλύπτονται από τον προϋπολογισμό και το πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο.
5. Για θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός ενεργεί σε συμφωνία με τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών ή με τις εκδότριες τους Τράπεζες.

#### Άρθρο 9

Ο προϋπολογισμός και το πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο μπορούν να αναθεωρούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους, εάν οι περιστάσεις το απαιτούν, σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται για τη σύνταξη και την έγκρισή τους.

#### Άρθρο 10

1. Οι λογαριασμοί του συνόλου των εσόδων και εξόδων του προϋπολογισμού της Υπηρεσίας και η δημοσιονομική διαχείριση της Υπηρεσίας, ελέγχονται ετησίως από ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου.
2. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου επικουρείται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του από εξωτερικούς συμβούλους ελεγκτές. Η εξωτερική εταιρία συμβούλων-ελεγκτών διορίζεται από το Συμβούλιο για μια περίοδο τριών ετών, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (στ) της Σύμβασης.
3. Σκοπός του ελέγχου που πραγματοποιεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων-ελεγκτών, είναι να διαπιστωθεί η κανονικότητα των εσόδων και εξόδων και να εξακριβωθεί η χρηστή δημοσιονομική διαχείριση. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου υποβάλλει στο Συμβούλιο, μετά τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, μια έκθεση στην οποία επισυνάπτονται οι παρατηρήσεις της Υπηρεσίας. Το Συμβούλιο μπορεί να δώσει εντολή στην Υπηρεσία να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία συνιστά η έκθεση ελέγχου, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (α) της Σύμβασης.
4. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου μεριμνά για τη δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού εσωτερικού ελέγχου εντός της Υπηρεσίας, σύμφωνα με τις πρακτικές και τις αρχές της χρηστής διαχείρισης.
5. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου μπορεί να εξετάζει και άλλα σχετικά με την Υπηρεσία χρηματοοικονομικά θέματα, σύμφωνα με την εντολή του.

Άρθρο 11

1. Διοικητικές και τεχνικές επιθεωρήσεις των μονάδων της Υπηρεσίας μπορούν να πραγματοποιούνται, εφόσον ζητηθεί από το Συμβούλιο, είτε αυτό ενεργεί ίδια πρωτοβουλία ή ύστερα από αίτημα του Γενικού Διευθυντή.
2. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται από υπαλλήλους των διοικήσεων των Συμβαλλομένων Μερών, με εξωτερική βοήθεια, εφόσον απαιτείται. Κάθε επιτροπή επιθεώρησης αποτελείται από δύο τουλάχιστον πρόσωπα διαφορετικής ιθαγένειας και πρέπει να περιλαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, ένα πρόσωπο που είχε λάβει μέρος σε μια προηγούμενη επιθεώρηση.

Άρθρο 12

Το Συμβούλιο καθορίζει τις γλώσσες εργασίας της Υπηρεσίας.

Άρθρο 13

Η Υπηρεσία προβαίνει στις απαραίτητες για τη λειτουργία της εκδόσεις.

Άρθρο 14

Όλα τα σχέδια τροποποιήσεων του Καταστατικού υποβάλλονται για έγκριση στη Γενική Συνέλευση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 1 περίπτ. (δ) της Σύμβασης.

Η παρούσα απόφαση εκδόθηκε με την παρουσία των μελών της Επιτροπής, οι οποίοι, αφού διαβάσαν και συζητήσαν το αίτημα, αποφασίσαν ομόφωνα να εγκρίνουν το αίτημα, με την προϋπόθεση ότι ο αιτών υποβάλει στην Επιτροπή, εντός της προθεσμίας των τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Αίτηση για την καταβολή της προμήθειας, σύμφωνα με τον Νόμο 2666/1998, όπως ισχύει, με την προϋπόθεση ότι ο αιτών υποβάλει στην Επιτροπή, εντός της προθεσμίας των τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα ακόλουθα στοιχεία:

α. Αίτηση για την καταβολή της προμήθειας, σύμφωνα με τον Νόμο 2666/1998, όπως ισχύει, με την προϋπόθεση ότι ο αιτών υποβάλει στην Επιτροπή, εντός της προθεσμίας των τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα ακόλουθα στοιχεία:

β. Αίτηση για την καταβολή της προμήθειας, σύμφωνα με τον Νόμο 2666/1998, όπως ισχύει, με την προϋπόθεση ότι ο αιτών υποβάλει στην Επιτροπή, εντός της προθεσμίας των τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα ακόλουθα στοιχεία:

**ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ**

**Περιοχές πληροφοριών πτήσης**Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βερολίνου  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ανόβερου  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρήνου  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρέμης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ντίσελντορφ  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Φρανκφούρτης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μονάχου  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βερολίνου

Δημοκρατία της Αυστρίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βιέννης

Βασίλειο του Βελγίου - Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρυξελλών  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρυξελλών

Δημοκρατία της Βουλγαρίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σόφιας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βάρνας

Κυπριακή Δημοκρατία

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λευκωσίας

Δημοκρατία της Κροατίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ζάγκρεμπ

Βασίλειο της Δανίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Κοπεγχάγης

Βασίλειο της Ισπανίας

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μαδρίτης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μαδρίτης  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βαρκελώνης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βαρκελώνης  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Καναρίων Νήσων  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Καναρίων Νήσων

Γαλλική Δημοκρατία - Πριγκιπάτο του Μονακό (\*)

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Γαλλίας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Παρισίων  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρέστης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μπορντό  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μασσαλίας (\*)  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρεμς

Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σκωτίας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σκωτίας  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λονδίνου  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λονδίνου

Ελληνική Δημοκρατία

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών

Δημοκρατία της Ουγγαρίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βουδαπέστης

Ιρλανδία

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Shannon  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Shannon  
 Οκεάνεια Μεταβατική Περιοχή Shannon

που ορίζεται από τις ακόλουθες συντεταγμένες : 51° Βόρεια 15' Δυτικά,  
 51° Βόρεια 8' Δυτικά, 48° 30' Βόρεια 8' Δυτικά, 49° Βόρεια 15' Δυτικά,  
 51° Βόρεια 15' Δυτικά σε επίπεδο πτήσης 55 και άνω.

Ιταλική Δημοκρατία

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μιλάνου  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρώμης  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Brindisi  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μιλάνου  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρώμης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Brindisi

Δημοκρατία της Μάλτας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μάλτας

Βασίλειο της Νορβηγίας

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Όσλο  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Stavanger  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Trondheim  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodø  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Όσλο  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Stavanger  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Trondheim  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodø  
 Οκεάνεια Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodø

Βασίλειο των Κάτω Χωρών

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Άμστερνταμ

Πορτογαλική Δημοκρατία

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λισσαβόνας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λισσαβόνας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σάντα Μαρία

Ρουμανία

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βουκουρεστίου

Σλοβακική Δημοκρατία

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μπρατισλάβα

Δημοκρατία της Σλοβενίας

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λουμπλιάνας

Βασίλειο της Σουηδίας

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Malmö  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Στοκχόλμης  
 Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Sundsvall  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Malmö  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Στοκχόλμης  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Sundsvall

Ελβετική Συνομοσπονδία

Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ελβετίας  
 Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ελβετίας

Τσεχική Δημοκρατία

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Πράγας

Τουρκική Δημοκρατία

Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Άγκυρας  
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ισταμπούλ



**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

## Φορολογικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Με την επιφύλαξη των απαλλαγών που προβλέπονται στα άρθρα 22 και 23 της Σύμβασης, όταν ο Οργανισμός, κατά την άσκηση της επίσημης αποστολής του, προβαίνει σε σημαντικές αγορές αγαθών ή χρησιμοποιεί υπηρεσίες σημαντικής αξίας, σχετικά με τις οποίες καταβλήθηκαν ή πρέπει να καταβληθούν έμμεσοι φόροι, δασμοί ή τέλη (περιλαμβανομένων των φόρων, δασμών ή τελών που εισπράττονται κατά την εισαγωγή, διαφόρων των αναφερομένων στο άρθρο 23 παρ. 1 της Σύμβασης), οι κυβερνήσεις των κρατών μελών προβαίνουν, στο μέτρο του δυνατού, στις κατάλληλες ενέργειες για να αντισταθμίσουν την επίπτωση επί του Οργανισμού αυτών των φόρων, δασμών ή τελών, είτε με προσαρμογή των χρηματικών συνεισφορών που καταβάλλονται στον Οργανισμό, είτε με επιστροφή στον Οργανισμό του ποσού αυτών των φόρων, δασμών ή τελών. Οι εν λόγω φόροι, δασμοί ή τέλη μπορούν επίσης να αποτελέσουν αντικείμενο απαλλαγής.
2. Όσον αφορά τις πληρωμές, στις οποίες οφείλει να προβεί ο Οργανισμός προς τα κράτη μέλη σε σχέση με επενδύσεις που πραγματοποιούν αυτά τα κράτη, στο μέτρο που οι αντίστοιχες δαπάνες πρέπει να επιστραφούν από τον Οργανισμό, τα εν λόγω κράτη φροντίζουν ώστε η κατάσταση λογαριασμού, την οποία υποβάλλουν στον Οργανισμό, να μην αναφέρει φόρους, δασμούς ή τέλη από τα οποία ο Οργανισμός θα είχε απαλλαγεί, τα οποία θα του επιστρέφονταν ή θα αποτελούσαν αντικείμενο προσαρμογής των χρηματικών συνεισφορών προς τον Οργανισμό, εάν ο Οργανισμός είχε ο ίδιος προβεί σε αυτές τις επενδύσεις.
3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στους φόρους, δασμούς ή τέλη που εισπράττονται ως πληρωμή για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.

Άρθρο 2

Τα αγαθά που αποκτά ο Οργανισμός, στα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 1 παρ. 1, μπορούν να πωληθούν ή να διατεθούν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, σύμφωνα μόνο με τους όρους που καθορίζονται από τις κυβερνήσεις των ενδιαφερομένων κρατών.

Άρθρο 3

1. Ο Γενικός Διευθυντής της Υπηρεσίας και τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού υπόκεινται σε φόρο υπέρ του Οργανισμού, επί των αποδοχών και μισθών που τους καταβάλλει ο εν λόγω Οργανισμός, σύμφωνα με τους κανόνες και τους όρους που καθορίζει η Γενική Συνέλευση. Οι αποδοχές και οι μισθοί απαλλάσσονται από τον εθνικό φόρο εισοδήματος.

Οι αποδοχές και μισθοί που απαλλάσσονται από τον εθνικό φόρο εισοδήματος μπορούν ωστόσο να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη, όταν προσδιορίζουν το ποσό του φόρου που ισχύει επί των άλλων εισοδημάτων των δικαιούχων των αποδοχών και μισθών.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις συντάξεις και τις προσόδους που καταβάλλει ο Οργανισμός.

3. Το όνομα, η ιδιότητα, η διεύθυνση, οι αποδοχές και ενδεχομένως οι συντάξεις των υπαλλήλων και πρώην υπαλλήλων, στους οποίους εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ανακοινώνονται περιοδικά στα κράτη μέλη.

#### Άρθρο 4

Για την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος, ο Οργανισμός ενεργεί σε συμφωνία με τις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών.

#### Άρθρο 5

1. Το παρόν Παράρτημα αντικαθιστά το πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 6 Ιουλίου 1970, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21 Νοεμβρίου 1978, τα οποία τροποποιήθηκαν και τα δύο με το άρθρο XXXVIII του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 12 Φεβρουαρίου 1981 για την τροποποίηση της Σύμβασης.
2. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 1 ανωτέρω, οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 3 του πρόσθετου Πρωτοκόλλου της 6ης Ιουλίου 1970 συνεχίζουν να ισχύουν μέχρι την πλήρη εκκαθάριση των απαιτήσεων και υποχρεώσεων.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV**

**ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ**  
**ΚΟΙΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΕΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**

Διατάξεις σχετικά με το  
κοινό σύστημα τελών διαδρομής

Άρθρο 1

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να συνεχίσουν να διαχειρίζονται ένα κοινό σύστημα καθορισμού, τιμολόγησης και είσπραξης των τελών διαδρομής, με βάση ένα ενιαίο τέλος ανά πτήση και να χρησιμοποιούν για το σκοπό αυτό τις υπηρεσίες του EUROCONTROL.

Άρθρο 2

Ο Οργανισμός καθορίζει, τιμολογεί και εισπράττει τα τέλη διαδρομής που καταλογίζονται στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας επί διαδρομής, ύστερα από πρόταση των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής.

Άρθρο 3

Σε ό,τι αφορά τα τέλη διαδρομής, το Συμβούλιο αποτελεί το όργανο το υπεύθυνο για τον καθορισμό των τρόπων εκτέλεσης των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται στον τομέα των τελών διαδρομής και για την εποπτεία των καθηκόντων της Υπηρεσίας στον τομέα αυτό.

Ειδικότερα, το Συμβούλιο :

- (α) προετοιμάζει τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται σε θέματα πολιτικής τελών διαδρομής
- (β) καθορίζει τη λογιστική μονάδα στην οποία εκφράζονται τα τέλη διαδρομής
- (γ) σύμφωνα με τις αποφάσεις που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 6 παρ. 2 της Σύμβασης, καθορίζει τους όρους εφαρμογής του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των όρων πληρωμής καθώς επίσης και των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και της περιόδου εφαρμογής τους
- (δ) εγκρίνει τις εκθέσεις τις σχετικές με τις δραστηριότητες του EUROCONTROL σε θέματα τελών διαδρομής
- (ε) υιοθετεί το δημοσιονομικό κανονισμό που εφαρμόζεται στο σύστημα τελών διαδρομής
- (στ) εγκρίνει τα παραρτήματα του προϋπολογισμού τα σχετικά με τις δραστηριότητες του EUROCONTROL σε θέματα τελών διαδρομής.

Άρθρο 4

Τα τέλη διαδρομής που αναφέρονται στο τιμολόγιο, το οποίο εκδίδει ο Οργανισμός, αποτελούν ένα ενιαίο τέλος που οφείλεται για κάθε πτήση, το οποίο συνιστά ενιαία απαίτηση του EUROCONTROL πληρωτέα στα Κεντρικά Γραφεία του.

Άρθρο 5

1. Το τέλος οφείλεται από το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος κατά τη στιγμή που πραγματοποιήθηκε η πτήση. Το τέλος είναι μία προνομιάχος απαίτηση επί του αεροσκάφους, σε σχέση με το οποίο οφείλεται το τέλος, ανεξάρτητα από το πρόσωπο στην κατοχή του οποίου βρίσκεται, εάν το επιτρέπει το δίκαιο του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Όταν για την αναγνώριση της πτήσης χρησιμοποιείται ένας ενδείκτης ICAO, ή οποιοσδήποτε άλλος αναγνωρισμένος ενδείκτης, ο EUROCONTROL μπορεί να θεωρήσει ως εκμεταλλεμένο, τον οικονομικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στον οποίο ο εν λόγω ενδείκτης έχει χορηγηθεί ή βρισκόταν υπό εξέλιξη η διαδικασία της χορήγησής του κατά τη στιγμή της πτήσης ή ο οποίος έχει αναγνωριστεί στο κατατεθειμένο σχέδιο πτήσης ή έχει αναγνωριστεί με τη χρήση του ενδείκτη ICAO ή οποιουδήποτε άλλου ενδείκτη αναγνωρισμένου στις επικοινωνίες με τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο.
3. Αν η ταυτότητα του εκμεταλλεμένου δεν είναι γνωστή ως ο εκμεταλλεμένος του αεροσκάφους θεωρείται ο ιδιοκτήτης αυτού, εκτός εάν αποδείξει ποιο άλλο πρόσωπο ήταν ο εκμεταλλεμένος.
4. Ο εκμεταλλεμένος και ο κύριος του αεροσκάφους ευθύνονται αλληλέγγυα, για την καταβολή του τέλους, εάν το επιτρέπει το δίκαιο του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 6

1. Σε περίπτωση που δεν έχει καταβληθεί το οφειλόμενο ποσό, είναι δυνατόν να ληφθούν μέτρα για αναγκαστική είσπραξη, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την κράτηση ή την αναγκαστική πώληση αεροσκαφών, εάν το επιτρέπει το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο έδαφος του οποίου προσγειώθηκε το αεροσκάφος.
2. Ύστερα από σχετική αίτηση του EUROCONTROL, τα μέτρα μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν την επανεξέταση από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε αρμόδιο οργανισμό, των διοικητικών αδειών των σχετικών με τη δραστηριότητα αερομεταφοράς ή τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες χορηγήθηκαν σε ένα χρήστη υπόχρεο για την καταβολή του τέλους, εάν αυτό επιτρέπεται από τη σχετική νομοθεσία.

Άρθρο 7

1. Οι προσφυγές για την είσπραξη του οφειλόμενου ποσού ασκούνται είτε από τον EUROCONTROL είτε, μετά από αίτηση του EUROCONTROL, από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, είτε από οποιοδήποτε όργανο εξουσιοδοτημένο για το σκοπό αυτό από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος.
2. Η είσπραξη πραγματοποιείται με δικαστική ή με διοικητική διαδικασία.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιεί στον EUROCONTROL τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στο Κράτος αυτό, καθώς και τα αρμόδια δικαστήρια ή τις αρμόδιες διοικητικές αρχές.

Άρθρο 8

Οι προσφυγές για την είσπραξη ασκούνται στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους :

- (α) όπου ο οφειλέτης έχει την κατοικία ή την έδρα του
- (β) όπου ο οφειλέτης διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δεν βρίσκονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους
- (γ) όπου, ελλείπει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω, ο οφειλέτης κατέχει περιουσιακά στοιχεία
- (δ) ελλείπει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως και (γ) ανωτέρω, όπου ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του.

Άρθρο 9

1. Οι διατάξεις των άρθρων 5, 6, 7 και 8 δεν αποκλείουν τη δυνατότητα για οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος ή για οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από Συμβαλλόμενο Μέρος όργανο, το οποίο ενεργεί ύστερα από σχετική αίτηση του EUROCONTROL, να προβεί στην είσπραξη του οφειλόμενου ποσού με κράτηση ή αναγκαστική πώληση αεροσκάφους, σύμφωνα με τη διοικητική ή δικαστική διαδικασία του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Η εξουσία κράτησης ή αναγκαστικής πώλησης επεκτείνεται στον εξοπλισμό, στα ανταλλακτικά, στα καύσιμα, στα εφόδια και στα έγγραφα του αεροσκάφους που κρατείται ή πωλείται.
3. Το κύρος και η ισχύς της κράτησης και της αναγκαστικής πώλησης καθορίζονται από τη νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο έδαφος του οποίου έλαβε χώρα η κράτηση.

Άρθρο 10

Ο EUROCONTROL έχει την ικανότητα να ασκεί προσφυγή ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων και διοικητικών αρχών των κρατών που δεν είναι μέρη της Σύμβασης.

Άρθρο 11

Οι ακόλουθες αποφάσεις που λαμβάνονται σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνωρίζονται και εκτελούνται στα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη :

- (α) οι οριστικές αποφάσεις δικαστηρίων
- (β) οι διοικητικές αποφάσεις που υπόκειντο σε ένδικα μέσα, αλλά δεν υπόκεινται πλέον, είτε διότι το δικαστήριο απέρριψε το ένδικο μέσο με οριστική απόφαση, είτε διότι ο αιτών παραιτήθηκε, είτε διότι η προθεσμία άσκησης του ενδίκου μέσου έχει εκπνεύσει.

Άρθρο 12

Οι αποφάσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 11 δεν αναγνωρίζονται ούτε εκτελούνται, στις ακόλουθες περιπτώσεις :

- (α) αν το δικαστήριο ή η διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους προέλευσης δεν ήταν αρμόδια, σύμφωνα με το άρθρο 8
- (β) αν η απόφαση αντίκειται στη δημόσια τάξη του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης
- (γ) αν δεν γνωστοποιήθηκε στον οφειλέτη η απόφαση της διοικητικής αρχής ή η άσκηση της προσφυγής έγκαιρα, ώστε να μπορεί ο εν λόγω να αμυνθεί ή να ασκήσει ένδικα μέσα
- (δ) αν έχει προηγουμένως ασκηθεί προσφυγή σχετικά με τα ίδια τέλη διαδρομής και εκκρεμεί ακόμη ενώπιον δικαστηρίου, ή διοικητικής αρχής του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης
- (ε) αν η απόφαση είναι ασυμβίβαστη με απόφαση σχετική με τα ίδια τέλη διαδρομής που έχει εκδοθεί στο Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνώρισης
- (στ) αν το δικαστήριο ή η διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους προέλευσης, για να εκδώσει την απόφασή του/της, επέλυσε προδικαστικό ζήτημα σχετικό με την προσωπική κατάσταση και ικανότητα των φυσικών προσώπων, τις περιουσιακές σχέσεις των συζύγων ή τις κληρονομικές σχέσεις, κατά τρόπο που αντίκειται σε κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης, εκτός αν η απόφαση καταλήγει σε αποτέλεσμα ίδιο με εκείνο που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 13

Οι αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11, οι οποίες είναι εκτελεστές στο Συμβαλλόμενο Μέρος προέλευσης, εκτελούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης. Εάν είναι αναγκαίο, η απόφαση περιβάλλεται τον εκτελεστήριο τύπο, μετά από απλή αίτηση, από ένα δικαστήριο, ή μια διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης.

Άρθρο 14

1. Η αίτηση συνοδεύεται από :

- (α) ένα κυρωμένο αντίγραφο της απόφασης
- (β) σε περίπτωση απόφασης δικαστηρίου που εκδίδεται ερήμην, το πρωτότυπο ή ένα κυρωμένο αντίγραφο εγγράφου που να αποδεικνύει ότι έχει επιδοθεί εγκαίρως στον οφειλέτη το εισαγωγικό έγγραφο της δίκης
- (γ) σε περίπτωση διοικητικής απόφασης, ένα έγγραφο το οποίο να αποδεικνύει ότι οι προϋποθέσεις του άρθρου 11 πληρούνται
- (δ) ένα έγγραφο, το οποίο να αποδεικνύει ότι η απόφαση είναι εκτελεστή στο Συμβαλλόμενο Μέρος προέλευσης και ότι η απόφαση έχει επιδοθεί εγκαίρως στον οφειλέτη.



2. Μια προσηκόντως επικυρωμένη μετάφραση των εγγράφων προσκομίζεται, εάν αυτό απαιτείται από το δικαστήριο, ή τις διοικητικές αρχές του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης. Καμία επικύρωση ή άλλη ανάλογη διατύπωση δεν απαιτείται.

#### Άρθρο 15

1. Η αίτηση μπορεί να απορριφθεί μόνο για έναν από τους λόγους που προβλέπονται στο άρθρο 12. Αποκλείεται η επί της ουσίας αναθεώρηση της απόφασης από το Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνώρισης.
2. Η διαδικασία αναγνώρισης και εκτέλεσης της απόφασης διέπεται από το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης, στο μέτρο που η Σύμβαση δεν ορίζει διαφορετικά.

#### Άρθρο 16

Το ποσό που εισπράττεται από τον EUROCONTROL καταβάλλεται στα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Συμβουλίου.

#### Άρθρο 17

Σε περίπτωση ένα Συμβαλλόμενο Μέρος εισπράζει την απαίτηση, το εισπραχθέν ποσό καταβάλλεται το συντομότερο δυνατό στον EUROCONTROL, ο οποίος εφαρμόζει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16. Τα έξοδα είσπραξης που έχει υποστεί αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος επιβαρύνουν τον EUROCONTROL.

#### Άρθρο 18

Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών συνεργάζονται με τον EUROCONTROL, για τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών διαδρομής.

#### Άρθρο 19

Αν το Συμβούλιο αποφασίσει ομόφωνα να παραιτηθεί από την είσπραξη ενός τέλους, τα ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν να προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια θεωρούν κατάλληλη. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις της Σύμβασης οι σχετικές με την είσπραξη, την αναγνώριση και την εκτέλεση των αποφάσεων παύουν να ισχύουν.

## **ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ**

σχετικά με την αντικατάσταση της  
Πολυμερούς Συμφωνίας της σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής  
της 12ης Φεβρουαρίου 1981

από τις

σχετικές διατάξεις του ενιαίου κειμένου  
της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία  
για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας  
όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1997,  
συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής

---

**ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ**

σχετικά με την αντικατάσταση της  
Πολυμερούς Συμφωνίας της σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής  
της 12ης Φεβρουαρίου 1981

από τις  
σχετικές διατάξεις του ενιαίου κειμένου  
της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία  
για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας  
όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1997,  
συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,  
Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,  
Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,  
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,  
Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,  
Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,  
ΤΟ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,  
Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,  
Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,  
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,  
Η ΕΛΒΕΤΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ,  
Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,  
Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Που στο εξής καλούνται "τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη",

Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ,

Που στο εξής καλείται "EUROCONTROL",

*Έχοντας υπόψη τη Διεθνή Σύμβαση EUROCONTROL τη σχετική με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας που τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1981, και ιδίως τα άρθρα 6 παρ. 3, 7 παρ. 2, 11 και 12,*

*Έχοντας υπόψη το Μέτρο αριθ. 85/43 που αποφάσισε η Μόνιμη Επιτροπή του EUROCONTROL, σχετικά με τη σύναψη του παρόντος Πρόσθετου Πρωτοκόλλου,*

*Επειδή τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη υπογράφουν την ημέρα αυτή ένα Πρωτόκολλο για την ενοποίηση της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960 σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν (καλούμενο στο εξής "το Πρωτόκολλο"),*

*Επειδή ο EUROCONTROL είναι, μαζί με τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη, μέρος της Πολυμερούς Συμφωνίας της σχετικής με τα τέλη διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981 (καλούμενη στο εξής "η Πολυμερής Συμφωνία"),*

*Επειδή, εντούτοις, το Πρωτόκολλο ανοίγεται για υπογραφή μόνο από τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη και από κάθε άλλο κράτος που έχει κληθεί στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη κατά τη διάρκεια της οποίας υιοθετήθηκε το εν λόγω ή από κάθε άλλο κράτος που έχει εξουσιοδοτηθεί να το υπογράψει από τη Μόνιμη Επιτροπή του EUROCONTROL,*

*Επειδή σύμφωνα με το άρθρο IV του Πρωτοκόλλου, από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του εν λόγω, η Πολυμερής Συμφωνία καταργείται και αντικαθίσταται από τις σχετικές διατάξεις του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που επισυνάπτεται στο Πρωτόκολλο, συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής,*

*Επειδή μία τέτοια αντικατάσταση είναι δυνατή μόνο με τη συναίνεση όλων των Μερών,*

*Συμφώνησαν ως ακολούθως:*

#### Άρθρο 1

Από την ημερομηνία που αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997 για την ενοποίηση της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη Συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν, η Πολυμερής Συμφωνία η σχετική με τα τέλη διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981 καταργείται.

#### Άρθρο 2

Η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου φροντίζει ώστε να καταχωρηθεί το παρόν Πρωτόκολλο στη Γενική Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών, σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 83 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

**ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ**, οι υπογράφοντες Πληρεξούσιοι, αφού παρουσίασαν τα πληρεξούσια έγγραφά τους, τα οποία βρέθηκαν εντάξει, υπέγραψαν το παρόν Πρόσθετο Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997, στη γερμανική, αγγλική, βουλγαρική, κροατική, δανική, ισπανική, γαλλική, ελληνική, ουγγρική, ιταλική, ολλανδική, νορβηγική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβένικη, σουηδική, τσεχική και τουρκική γλώσσα, σε ένα μόνο αντίτυπο, το οποίο θα κατατεθεί στο αρχείο της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία θα διαβιβάσει ακριβή αντίγραφα στους υπογράφοντες. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των κειμένων, υπερισχύει το κείμενο στη γαλλική γλώσσα.

Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,

Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας,

Για το Βασίλειο του Βελγίου,

Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας,

Για την Κυπριακή Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Κροατίας,

Για το Βασίλειο της Δανίας,

Για το Βασίλειο της Ισπανίας,

Για τη Γαλλική Δημοκρατία,

Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας,

Για την Ελληνική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας,

Για την Ιρλανδία,

Για την Ιταλική Δημοκρατία,

Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,

Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,

Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,

Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,

Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,

Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,

Για τη Ρουμανία,

Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,

Για το Βασίλειο της Σουηδίας,

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,

Για την Τσεχική Δημοκρατία,

Για την Τουρκική Δημοκρατία,

Για τον EUROCONTROL,