



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IV kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-60-03

**Druk nr 2710**

Warszawa, 26 marca 2004 r.

Pan  
Marek Borowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednocającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej "EUROCONTROL", podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia 2004 r.

o ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
podaje do powszechnej wiadomości

W dniu 27 czerwca 1997 r. został sporządzony w Brukseli Protokół ujednocający Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami.

Po zaznajomieniu się z powyższym Protokołem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- został on uznany za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- jest przyjęty, ratyfikowany i potwierdzony,
- będzie on niezmiennie zachowywany.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Aleksander Kwaśniewski

PREZES RADY MINISTRÓW

Leszek Miller

E U R O C O N T R O L

**DOKUMENT KOŃCOWY**

**KONFERENCJI DYPLOMATYCZNEJ W SPRAWIE  
PROTOKOŁU UJEDNOLICAJĄCEGO MIĘDZYNARODOWĄ  
KONWENCJĘ O WSPÓŁPRACY W DZIEDZINIE  
BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
"E U R O C O N T R O L"  
Z DNIA 13 GRUDNIA 1960 r. Z PÓŹNIEJSZYMI  
ZMIANAMI**

**( Bruksela, dnia 27 czerwca 1997r.)**

---

## **DOKUMENT KOŃCOWY**

**KONFERENCJI DYPLOMATYCZNEJ W SPRAWIE PROTOKOŁU UJEDNOLICAJĄCEGO  
MIĘDZYNARODOWĄ KONWENCJĘ O WSPÓŁPRACY W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃ-  
STWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ „EUROCONTROL” Z DNIA 13 GRUDNIA 1960r.,  
WRAZ Z JEJ PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI  
( Bruksela, dnia 27 czerwca 1997r.)**

Pełnomocnicy:

Republika Federalnej Niemiec,  
Republika Austrii,  
Królestwo Belgii,  
Republika Bułgarii,  
Republika Cypru,  
Republika Chorwacji,  
Królestwo Danii,  
Królestwo Hiszpanii,  
Republika Francuska,  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,  
Republika Grecka,  
Republika Węgierska,  
Irlandia,  
Republika Włoska,  
Wielkie Księstwo Luxemburga,  
Republika Malty,  
Księstwo Monako,  
Królestwo Norwegii,  
Królestwo Holandii,  
Republika Portugalska,  
Rumunia,  
Republika Słowacji,  
Republika Słowenii,

Królestwo Szwecji,  
Konfederacja Szwajcarska,  
Republika Czeska,  
Republika Turecka,

zgrupowani w Brukseli dnia 27 czerwca 1997 r.:

*zdecydowali* o inkorporowaniu do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, zmienionej w Brukseli w 1981r., zmian zawartych w załączniku nr 1 do niniejszego Dokumentu Końcowego;

*przyjęli* Protokół ujednocający Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, który został otwarty do podpisu 27 czerwca 1997r. i który został ujęty w załączniku nr 2 do niniejszego Dokumentu Końcowego;

*przyjęli* następujące oświadczenie Królestwa Holandii, dokonane w imieniu państw członkowskich Wspólnot Europejskich, będących członkami „EUROCONTROL”:

„Członkowie państw Wspólnot Europejskich, członkowie EUROCONTROL, deklarują, że podpisanie przez nich Protokołu ujednocającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, otwartego do podpisu 27 czerwca 1997r. i ujętego w załączniku nr 2 niniejszego Dokumentu końcowego nie narusza wyłącznej kompetencji Wspólnoty w ustalonym obszarze objętym Konwencją oraz wspólnotowych członów EUROCONTROL do wykorzystania takiej wyłącznej kompetencji;

*przyjęli* następujące oświadczenie Królestwa Belgii:

„Podczas podpisania niniejszego testu, bez deklarowania żadnego formalnego zastrzeżenia, Królestwo Belgii niniejszym oświadcza, że jego przystąpienie jest specjalnie istotne, mając na wzglę-

dzie przestrzeń zarządzaną w ten sposób, zarówno poprzez zagwarantowanie, że nie będzie ono stosowało żadnej dyskryminacji przy korzystaniu z jego lotnisk, jak i poprzez popieranie dialogu pomiędzy partnerami społecznymi.";

*przyjęli* następujące oświadczenie Republiki Greckiej:

" Republika Grecka podpisuje Dokument Końcowy Konferencji Dyplomatycznej w sprawie Protokołu ujednocającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej "EUROCONTROL" z dnia 13 grudnia 1960r., rozumiejąc, że wdrożenie i zastosowanie postanowień niniejszego Protokołu odbędzie się zgodnie z prawnymi regulacjami i procedurami ICAO.";

*przyjęli* następujące oświadczenie Republiki Federalnej Niemiec:

„ Republika Federalna Niemiec uważa za nieodzowne, by przyszłe regulacje EUROCONTROL w zakresie ochrony danych osiągnęły co najmniej standard dyrektywy Wspólnot Europejskich w zakresie ochrony danych.";

*podjęli* następujące rezolucje:

*I. Rezolucja nakłaniająca państwa członkowskie do ratyfikacji Protokołu w najkrótszym możliwym dla nich terminie*

Konferencja,

zebrana w Brukseli dnia 27 czerwca 1997r. w celu przyjęcia Protokołu ujednocającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL;

*przyjąwszy* jednomyślnie wspomniany Protokół;

*zważywszy* na pilną potrzebę wejścia w życie wspomnianego Protokołu tak szybko jak to możliwe;

wzywa Umawiające się Strony do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia Protokołu ujednocniającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL tak szybko jak to możliwe;

żąda od Dyrektora Generalnego EUROCONTROL podejmowania wszelkich praktycznych środków, we współpracy z Umawiającymi się Stronami, oraz udzielania oczekiwanej pomocy w procesie ratyfikacji, przystępowania lub zatwierdzania wspomnianego Protokołu.

## *II. Rezolucja o wcześniejszej realizacji Protokołu*

Konferencja,

zebrana w Brukseli dnia 27 czerwca 1997r. w celu przyjęcia Protokołu ujednocniającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL;

przyjąwszy jednomyślnie wspomniany Protokół;

wziąwszy pod uwagę decyzję podjęte przez ministrów transportu państw członkowskich Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) na spotkaniu w Kopenhadze w dniu 14 lutego 1997r. dotyczącym strategii ECAC;

wziąwszy pod uwagę zaproszenie przez ECAC ministrów transportu do Stałej Komisji EUROCONTROL w celu rozważenia porozumień dotyczących wcześniejszej realizacji zrewidowanej Konwencji EUROCONTROL, zgodnie ze strategią ECAC;

zważywszy na potrzebę wcześniejszej realizacji, o ile jest to niezbędne, pewnych postanowień zrewidowanej Konwencji w celu powierzenia EUROCONTROL, a w szczególności Agencji, praw i obowiązków wskazanych w ustalonej strategii ECAC;

potwierdziwszy ich zobowiązanie do osiągnięcia bezpiecznego i sprawnego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym jak



również sprawnego wspólnego systemu opłat trasowych, poprzez postanowienia zrewidowanej Konwencji i ścisłą współpracę ze wszystkimi zainteresowanymi państwami;

wzywa wszystkie Umawiające się Państwa do udziału, przy pełnym wykorzystaniu posiadanych możliwości, do wcześniejszej realizacji niektórych postanowień zrewidowanej Konwencji.

*Przyjęły następujące wspólne deklaracje:*

*I. Wspólna deklaracja w sprawie projektu regulacji prawnej EUROCONTROL dotyczącej ochrony danych*

Konferencja,

zebrana w Brukseli dnia 27 czerwca 1997r. w celu przyjęcia Protokołu ujednocniającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL;

przyjąwszy jednomyślnie wspomniany Protokół;

wziąwszy pod uwagę projekt regulacji prawnej EUROCONTROL w sprawie ochrony danych;

podejmuje następującą wspólną deklarację:

Państwa sygnatariusze zobowiązują się zapewnić aby wewnętrzne regulacje prawne EUROCONTROL dotyczące krajowej ochrony danych zostały zatwierdzone przez Radę przy najbliższej okazji.

*II. Wspólna deklaracja w sprawie niezbędnych kroków do ustanowienia przejrzystego zadania dla Komisji Rewizyjnej Rady i zapewnienia jego wprowadzenia w kontekście wcześniejszej realizacji Protokołu*

Konferencja,

zebrana w Brukseli dnia 27 czerwca 1997r. w celu przyjęcia Protokołu ujednocniającego Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL;

przyjawszy jednomyślnie wspomniany Protokół;

mając na uwadze postanowienia wspomnianego Protokołu mające na względzie stworzenie sprawnej i autonomicznej struktury zarządzania w Agencji EUROCONTROL, pomocnej w zapewnieniu skutecznego, sprawnego i jasnego mechanizmu podejmowania decyzji przez ATM w Europie, stosownie do ustanowionej strategii ECAC w stosunku do ATM w Europie;

mając na uwadze, że Agencja EUROCONTROL jest organem odpowiedzialnym za osiągnięcie celów i wykonanie zadań wskazanych w Konwencji lub określonych przez uprawnione organy EUROCONTROL;

uznając oczekiwanie umożliwienia Agencji EUROCONTROL ustanowienia odpowiedniego stopnia przejrzystości w strukturze zarządzania poprzez ustanowienie komisji posiadającej odpowiedni zakres pełnomocnictw;

przyjmują następującą wspólną deklarację:

Państwa sygnatariusze zobowiązują się do podjęcia niezbędnych kroków w celu ustanowienia przejrzystego zadania dla Komisji Rewizyjnej Rady, jak określono w artykule 7 ustęp 5 Konwencji, i następnie do zapewnienia jego wprowadzenia, w kontekście wcześniejszej realizacji niektórych postanowień ujednoczonego Protokołu.

Na dowód czego, pełnomocnicy Umawiających się Stron podpisali niniejszy Dokument Końcowy.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 czerwca, w jednym tekście oryginalnym, który podlega zdeponowaniu w archiwach Rządu Królestwa Belgii, i którego uwierzytelnione kopie zostaną przekazane przez ten rząd rządów pozostałych państw sygnatariuszy.

Za:

Republikę Federalną Niemiec,  
Republikę Austrii,  
Królestwo Belgii,  
Republikę Bułgarii,  
Republikę Cypru,  
Republikę Chorwacji,  
Królestwo Danii,  
Królestwo Hiszpanii,  
Republikę Francuską,  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,  
Republikę Grecką,  
Republikę Węgierską,  
Irlandię,  
Republikę Włoską,  
Wielkie Księstwo Luksemburga,  
Republikę Malty,  
Księstwo Monako,  
Królestwo Norwegii,  
Królestwo Holandii,  
Republikę Portugalską,  
Rumunię,  
Republikę Słowacji,  
Republikę Słowenii,  
Królestwo Szwecji,  
Konfederację Szwajcarską,  
Republikę Czeską,  
Republikę Turecką.

**ZAŁĄCZNIK nr 1 DO DOKUMENTU KOŃCOWEGO**

**Z M I A N Y**

**DOKONANE NA KONFERENCJI DYPLOMATYCZNEJ**

**W DNIU 27 CZERWCA 1997r.**

**ZMIANY**

**DOKONANE PRZEZ KONFERENCJĘ DYPLOMATYCZNĄ**

**W DNIU 27 CZERWCA 1997r.**

Artykuł I

Międzynarodowa Konwencja w sprawie współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960r., zmieniona Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978r., a następnie razem zmieniona Protokołem z dnia 12 lutego 1981r., zwana dalej „Konwencją” zostaje zmieniona w sposób określony w następujących artykułach.

## Artykuł II

Artykuł 1 ustęp 1 i 2 Konwencji otrzymuje brzmienie :

„Artykuł 1

1. W celu ustanowienia jednolitego europejskiego systemu zarządzania przestrzenią powietrzną Umawiające się Strony, dla osiągnięcia harmonizacji i integracji, zgadzają się na wzmocnienie swojej współpracy i rozwinięcie wspólnych działań w dziedzinie żeglugi powietrznej, biorąc w należyty sposób pod uwagę, przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa, potrzeby obronności oraz zapewnienie maksymalnej wolności wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej, koszty rzeczywiste dostarczanych usług oraz potrzebę zmniejszania , tam gdzie to jest możliwe, między innymi w operacyjnych, technicznych i ekonomicznych warunkach, każdego niekorzystnego wpływu na środowisko.

Dążenie do tych celów nie narusza zasady, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad jego terytorium, jak również prawo do wykonywania w tej przestrzeni przysługujących mu prerogatyw z uwzględnieniem bezpieczeństwa i obrony narodowej przestrzeni powietrznej.

Tak więc, Umawiające się Strony postanowiły, co następuje:

- (a) określić europejską politykę w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, obejmującą zdefiniowanie strategii i planów , których celem jest uzyskanie rozwoju pojemności systemu, niezbędnego do zaspokojenia potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, w sposób ekonomiczny i przy równoczesnym utrzymaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa,

- (b) zobowiązać się wzajemnie do ustanowienia skonkretyzowanych celów odnoszących się do sprawności i efektywności operacji zarządzania ruchem lotniczym w Rejonach Informacji Powietrznej, wymienionych w załączniku nr 2 do Konwencji, i w których to Rejonach, stosownie do odpowiednich postanowień Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, państwa uzgodniły zapewnianie służb ruchu lotniczego, z zachowaniem zasady wolności ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nie podlegającej suwerenności państw, co wynika z konwencji, umów międzynarodowych, przepisów prawnych lub zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego publicznego;
- (c) wprowadzić bieżącą kontrolę działania systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz system planowania strategicznego;
- (d) wprowadzić dla służb ruchu lotniczego i urzędzeń w Europie wspólny program ujednoczania i wdrażania;
- (f) dokonać harmonizacji przepisów dotyczących służb ruchu lotniczego;
- (g) rozwinąć będącą w dyspozycji pojemność przestrzeni powietrznej w celu zaspokojenia popytu w zakresie ruchu lotniczego i zapewnienia bardziej efektywnego wykorzystania tej pojemności, poprzez wspólne ustanowienie, funkcjonowanie i rozwijanie wspólnego europejskiego systemu zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w ramach wprowadzania jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym;
- (h) popierać wspólne nabywanie systemów ruchu lotniczego i urzędzeń;

- (i) wprowadzić wspólną politykę w zakresie ustanawiania i obliczania opłat należnych od użytkowników trasowych urządzeń i służb w żegludze powietrznej, zwanych dalej „opłatami trasowymi”;
- (j) wprowadzić mechanizm, niezależny od świadczenia usług, wielostronnego rozwoju i harmonizacji regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa w zarządzania ruchem lotniczym, w ramach ogólnego systemowego podejścia do sprawy bezpieczeństwa w lotnictwie;
- (k) uczestniczyć w planowaniu, wdrażaniu i monitorowaniu globalnego satelitarnego systemu żeglugi;
- (l) rozpoznawać nowe możliwości podejmowania wspólnych działań w dziedzinie planowania, wdrożenia, monitorowania lub funkcjonowania systemów i służb w żegludze powietrznej;
- (m) w nawiązaniu do koncepcji „gate-to-gate” rozwijać ogólną politykę i odpowiedni, wydajny i skuteczny proces strategicznego wyznaczania i planowania tras oraz przestrzeni powietrznej.

2. Dla celów, o których mowa w ustępie 1 ustanawiają one „Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL)”, zwaną dalej „Organizacją”, działającą we współpracy z krajowymi władzami cywilnymi i wojskowymi oraz organizacjami użytkowników.

Organizacja składa się z trzech organów:

- (a) Zgromadzenia Ogólnego, które jest organem odpowiedzialnym za formułowanie i przyjmowanie ogólnej polityki Organizacji, w tym za:



- (i) formułowanie i przyjmowanie wspólnej polityki odnoszącej się do opłat trasowych i innej działalności Organizacji związanej z opłatami,
  - (ii) dokonywanie kontroli działania i oceny funkcjonowania Organizacji,
  - (iii) ustanawianie celów dla Organizacji, łącznie z regulacjami w zakresie standaryzacji, planowania, realizacji i bezpieczeństwa,
  - (iv) dokonywanie technicznego i ekonomicznego wyboru głównych programów współpracy,
  - (v) utrzymywanie zewnętrznych stosunków z państwami i organizacjami oraz przyjmowanie przystąpień do Organizacji;
- b) Rady, która jest organem odpowiedzialnym za wykonanie decyzji Zgromadzenia Ogólnego i stosownie do posiadanych upoważnień, kierującym wszelkimi środkami adresowanymi do Umawiających się Stron i wiążącymi je, oraz nadzorującym pracę Agencji;
- (c) Agencji, której statut stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Konwencji, będącej organem, któremu powierzono wykonywanie zadań Organizacji, stosownie do postanowień przepisów niniejszej Konwencji oraz zadań, wyznaczonych mu przez Zgromadzenie Ogólne albo Radę, uprawnionym do inicjowania stosownych projektów oraz do uruchamiania środków technicznych, finansowych i dotyczących zatrudnienia, niezbędnych do osiągnięcia celów wskazanych w niniejszej Konwencji.

3. Siedziba Organizacji znajduje się w Brukseli.

### Artykuł III

Artykuł 2 Konwencji otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 2

Zadania Organizacji są następujące:

- a) rozwijanie i zatwierdzanie szczegółowych planów w celu harmonizacji i integracji systemów i służb ruchu lotniczego Umawiających się Stron, a w szczególności systemów naziemnych i pokładowych w żegludze powietrznej, z punktu widzenia ustanowienia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym,
- (b) koordynowanie planów wdrożeniowych Umawiających się Stron, w celu zapewnienia zbieżności z jednolitym europejskim systemem zarządzania ruchem lotniczym,
- (c) studiowanie i koordynowanie w imieniu Umawiających się Stron spraw z dziedziny żeglugi powietrznej, będących przedmiotem badań ze strony Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innych międzynarodowych organizacji zainteresowanych lotnictwem cywilnym, oraz koordynowanie i przedstawianie tym organizacjom poprawek lub propozycji,
- (d) definiowanie, projektowanie, rozwijanie, zatwierdzanie i organizowanie wdrożenia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym,
- (e) rozwijanie i kierowanie wspólnym europejskim systemem zarządzania przepływem ruchu lotniczego we wspólnym międzynarodowym ośrodku, w ramach działań, o których mowa w literze d);
- (f) rozwijanie, przyjmowanie i rewidowanie wspólnych standardów, specyfikacji i praktyk dla celów systemów zarządzania ruchem lotniczym i służb,

- (g) rozwijanie i wspieranie procedur postępowania ukierunkowanego na strategię wspólnego nabywania systemów ruchu lotniczego i urzędzeń;
- (h) koordynowanie programów badawczo rozwojowych Umawiających się Stron odnoszących się do nowych osiągnięć technicznych w dziedzinie żeglugi powietrznej, zbieranie i rozsyłanie ich rezultatów oraz promowanie i prowadzenie wspólnych badań, testów i odpowiednich badań poszukiwawczo- rozwojowych, w tym technicznych, w tej dziedzinie;
- (i) ustanowienie niezależnego systemu kontroli działalności obejmującego wszystkie aspekty zarządzania ruchem lotniczym, łącznie z polityką i planowaniem, zarządzaniem systemami zabezpieczenia na i wokół lotnisk oraz w przestrzeni powietrznej, łącznie z finansowymi i ekonomicznymi aspektami świadczonych usług, oraz wyznaczanie zadań odnoszących się do tych aspektów;
- (j) badanie i promowanie działań zmierzających do zwiększenia racjonalnego gospodarowania i efektywności działania w żegludze powietrznej,
- (k) rozwijanie i wspieranie wspólnych kryteriów, procedur i metod w celu zapewnienia najwyższej sprawności i jakości systemów zarządzania ruchem lotniczym oraz służb ruchu lotniczego;
- (l) opracowywanie propozycji w zakresie zharmonizowania przepisów odnoszących się do europejskich służb ruchu lotniczego;
- (m) popieranie zwiększenia efektywności i elastyczności wykorzystania przestrzeni powietrznej przez cywilnych i wojskowych użytkowników;

- (n) opracowywanie i wspieranie skoordynowanej lub wspólnej polityki w celu poprawienia jakości zarządzania ruchem lotniczym na i wokół lotnisk;
- (o) opracowywanie i wspieranie wspólnych kryteriów selekcji i wspólnej polityki w sprawach szkolenia, licencjonowania i sprawdzania umiejętności pracowników służb ruchu lotniczego;
- (p) opracowywanie, ustanawianie i kierowanie częściami składowymi przyszłego wspólnego europejskiego systemu, powierzonego Organizacji przez Umawiające się Strony;
- (q) ustanawianie, fakturowanie i inkasowanie opłat trasowych w imieniu Umawiających się Stron, uczestniczących we wspólnym systemie opłat trasowych , zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4;
- (r) ustanawianie i wdrażanie mechanizmu wielostronnego rozwijania i harmonizacji przepisów w zakresie bezpieczeństwa w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym;
- (s) wykonywanie wszystkich innych zadań odnoszących się do zasad i celów Konwencji;

2. Na życzenie jednej lub większej liczby Umawiających się Stron i na podstawie specjalnej umowy lub umów zawartych pomiędzy Organizacją i zainteresowanymi Umawiającymi się Stronami, Organizacja może :

- (a) udzielać pomocy tym Umawiającym się Stronom w projektowaniu, specyfikacji potrzeb i ustanawianiu systemów ruchu lotniczego i służb;
- (b) dostarczyć i kierować, całkowicie lub częściowo, urządzeniami i służbami ruchu lotniczego w imieniu tych Umawiających się Stron;

- (c) udzielać asysty tym Umawiającym się Stronom w ustanawianiu, fakturowaniu, inkasowaniu i zbieraniu opłat należnych im od użytkowników służb ruchu lotniczego i które to opłaty nie są objęte załącznikiem nr 4 do niniejszej Konwencji.
3. Organizacja może :
- (a) zawierać specjalne umowy z państwami, nie będącymi Umawiającymi się Stronami, zainteresowanymi uczestnictwem w wykonaniu zadań określonych w artykule 2 ustęp 1;
  - (b) na prośbę państwa nie będącego Umawiającą się Stroną lub innej organizacji międzynarodowej, zgodnie z artykułem 2, wykonywać z ich upoważnienia inne zadania na podstawie specjalnych umów zawartych między Organizacją a zainteresowanymi państwami;
4. Organizacja powinna zapewnić, o ile jest to możliwe, żeby jej funkcje związane ze świadczeniem usług, w szczególności te , o których mowa w artykułach 2 ustęp 1 litera e), 2 ustęp 1 litera q) i 2 ustęp 3 litera b) były realizowane niezależnie od jej funkcji regulacyjnych.
5. W celu ułatwienia wykonywania swoich zadań, Organizacja może, na podstawie decyzji Zgromadzenia Ogólnego, tworzyć podmioty podlegające szczególnym przepisom prawa o zrzeszaniu się, regulowanym albo przez prawo międzynarodowe publiczne albo przez prawo krajowe Umawiającej się Strony, lub posiadać większościowy pakiet uczestnictwa w tych podmiotach.

#### Artykuł IV

Artykuł 3 Konwencji otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 3

1. Konwencja ma zastosowanie do trasowych usług żeglugi powietrznej i związanych z nimi usług podejścia do lądowania i lotniskowych świadczonych w ruchu lotniczym odbywającym się w Rejonach Informacji Powietrznej wymienionych w załączniku nr 2.

2. (a) Jakiegokolwiek zmiana, którą Umawiająca się Strona chciałaby wprowadzić w wykazie Rejonów Informacji Powietrznej wymienionych w załączniku nr 2, w przypadku gdy może ona spowodować zmianę całkowitych granic przestrzeni powietrznej objętej przez tę Konwencję, wymaga decyzji Zgromadzenia Ogólnego podjętej w jednomyślnym głosowaniu;

(b) Jakiegokolwiek zmiana nie powodująca zmiany, o której mowa w literze a), wymaga jednak powiadomienia Organizacji o tym fakcie przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę.

3. Dla celów tej Konwencji wyrażenie "ruch lotniczy" obejmuje te cywilne statki powietrzne oraz te wojskowe, celne i policyjne statki powietrzne, które stosują się do procedur Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Na podstawie specjalnej umowy, zgodnie z postanowieniem artykułu 2 ustęp 2 litera b), Umawiająca się Strona może wnioskować, aby wyrażenie „ruch lotniczy” odnosiło się także do innego ruchu lotniczego odbywającego się w granicach jego terytorium."

#### Artykuł V

Odesłanie do załączonego Statutu, o którym mowa w artykule 4 Konwencji zastępuje się przez odesłanie do Statutu stanowiącego załącznik nr 1 i w angielskim tekście wspomnianego artykułu 4

wyrazy "w istniejącej Konwencji" zostają zastąpione wyrazami" w tej Konwencji".

## Artykuł VI

Artykuł 5 Konwencji zostaje zastąpiony przez następujący:

"Artykuł 5

1. Zgromadzenie Ogólne składa się z reprezentantów Umawiających się Stron na szczeblu ministerialnym. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć kilku przedstawicieli, w szczególności w celu uwzględnienia interesów zarówno lotnictwa cywilnego, jak i obrony narodowej, ale mają oni tylko jeden głos.
2. Rada składa się z reprezentantów Umawiających się Stron na szczeblu dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego. Każda Umawiająca się Strona może wskazać kilku przedstawicieli, w szczególności w celu uwzględnienia zarówno interesów lotnictwa cywilnego, jak i obrony narodowej, ale mają oni tylko jeden głos.
3. W sprawach odnoszących się do jednolitego systemu opłat trasowych Zgromadzenie Ogólne i Rada kompletowane są z reprezentantów tych Umawiających się Stron, które uczestniczą we wspólnym systemie opłat trasowych na warunkach określonych w załączniku nr 4.
4. Reprezentanci organizacji międzynarodowych, które chcą współuczestniczyć w pracy Organizacji, o ile ma to zastosowanie, zapraszani są przez Zgromadzenie Ogólne lub Radę do uczestnictwa w organach Organizacji w charakterze obserwatorów ."

## Artykuł VII

Artykuł 6 Konwencji zostaje zastąpiony przez następujący:

"Artykuł 6

1. Zgromadzenie Ogólne podejmuje decyzje w stosunku do Umawiających się Stron, Rady i Agencji, w szczególności w sprawach określonych w artykule 1 ustęp 2 litera a).

Ponadto Zgromadzenie Ogólne jest uprawnione do:

- (a) wyznaczania dyrektora generalnego Agencji, na zalecenie Rady;
- (b) upoważniania do występowania w imieniu Organizacji przed Stałym Trybunałem Arbitrażowym w Hadze w sprawach określonych w artykule 34,
- (c) ustanawiania zasad mających zastosowanie do funkcjonowania wspólnego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym, określonego w artykule 2 ustęp 1 litera e);
- (d) zatwierdzania zmian załącznika nr 1 zgodnie z warunkami głosowania określonymi w artykule 8 ustęp 1,
- (e) zatwierdzania zmian załącznika nr 2 i nr 4 zgodnie z warunkami głosowania określonymi w artykule 8 ustęp 3;
- (f) dokonywania okresowego przeglądu zadań Organizacji.

2. Przy określaniu wspólnej polityki w zakresie opłat trasowych Zgromadzenie Ogólne posiada , między innymi, uprawnienie do :

- (a) ustanawiania zasad rządzących szacowaniem kosztów Umawiających się Stron i Organizacji obciążających użytkowników korzystających z trasowych urządzeń żeglugi powietrznej i służb;
- (b) określania formuły, która będzie stosowana przy obliczaniu opłat trasowych;



- (c) określania zasad rządzących zwolnieniem z opłat trasowych, a ponadto do późniejszego podejmowania decyzji o zwolnieniu ustalonych kategorii lotów z opłat trasowych określonych w załączniku nr 4; koszty poniesione w związku z dostarczonymi urządzeniami trasowymi żeglugi powietrznej i służbami mogą być odzyskiwane bezpośrednio przez Umawiające się Strony;
- (d) zatwierdzania sprawozdań Rady odnoszących się do opłat trasowych.

3. Zgromadzenie Ogólne może:

- (a) przedstawiać Radzie do zbadania każdą sprawę podlegającą jego kompetencji;
- (b) przekazać Radzie, jeżeli jest taka potrzeba, uprawnienie do podejmowania decyzji w sprawach podlegających jego kompetencji, określonych w artykule 1 ustęp 2 litera a);
- (c) powoływać organy pomocnicze, jeżeli uzna to za potrzebne."

#### Artykuł VIII

Artykuł 7 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 8 i otrzymuje następujące brzmienie:

"Artykuł 8

1. Decyzje podejmowane w stosunku do Umawiających się Stron przez Zgromadzenie Ogólne, w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera a) i artykułu 6 ustęp 1, lub przez Radę w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera b) i artykułu 7 ustęp 1, podejmuje się większością oddanych głosów, przy zachowaniu warunku, że większość ta reprezen-

tuje co najmniej  $\frac{3}{4}$  oddanych głosów ważonych, stosownie do przydziału głosów określonego w artykule 11, i że w głosowaniu uczestniczyło co najmniej  $\frac{3}{4}$  Umawiających się Stron.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych w sprawach określonych w artykułach 2 ustęp 1 litera i), p), r), i s), 2 ustęp 5, 6 ustęp 1 litera a), c) i d), 6 ustęp 2, 6 ustęp 3 litera b), 7 ustęp 2 litera d), j) i k), 7 ustęp 3, 7 ustęp 7, 12, 13 ustęp 2 i ustęp 3.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych stosownie do artykułu 3 załącznika nr 4. Decyzje te, jeżeli dotyczą stawek jednostkowych, taryf i warunków stosowania systemu opłat trasowych, o którym mowa w artykule 3 litera c) załącznika nr 4, nie będą miały zastosowania do Umawiającej się Strony, jeżeli głosowała ona przeciwko tym decyzjom i tak zdecydowała. W tym przypadku, Umawiająca się Strona przedkłada oświadczenie wyjaśniające przyczyny takiego stanu rzeczy i nie może poddawać w wątpliwość wspólnej polityki, o której mowa w artykule 6 ustęp 2.

2. Decyzje podejmowane w stosunku do Agencji przez Zgromadzenie Ogólne, w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera a) i c) i artykułu 6 ustęp 1, lub przez Radę, w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera b) i c), podejmuje się większością głosów, przy zachowaniu warunku, że większość ta reprezentuje więcej niż połowę oddanych głosów ważonych, stosownie do przydziału głosów określonego w artykule 11, i że w głosowaniu uczestniczyła więcej niż połowa Umawiających się Stron.

W sprawach szczególnej wagi, i na życzenie co najmniej  $\frac{1}{3}$  Umawiających się Stron uprawnionych do głosowania, większość

powinna stanowić co najmniej 3/4 oddanych głosów, a nie połowę.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych w sprawach określonych w artykułach 6 ustęp 1 litera b), 6 ustęp 3 litera a), 7 ustęp 2 litera a), b), c), e), i), l) i m), 9 ustęp 2 i 10 ustęp 2.

3. Jednakże, jednomyślnego głosowania wymagają decyzje dotyczące zgłoszeń o przystąpienie do Organizacji, o których mowa w artykule 39, dokonywania jakichkolwiek zmian w załączniku nr 2, za wyjątkiem sprawy określonej w artykule 3 ustęp 2 litera b), i w załączniku nr 4, oraz warunki rządzące wypowiedzeniem albo przystąpieniem określone w artykule 36 ustęp 4 i ustęp 5, 38 ustęp 3 i ustęp 4.
4. Decyzje podejmowane przez Zgromadzenie Ogólne i Radę są wiążące dla Umawiających się Stron i Agencji stosownie do artykułu 9."

#### Artykuł IX

Do Konwencji dodaje się nowy artykuł 7 w następującym brzmieniu:

"Artykuł 7

1. Rada, zgodnie z uprawnieniami przyznanymi jej tą Konwencją, przy zadaniach określonych w artykule 2 ustęp 1, może podejmować decyzje w stosunku do Umawiających się Stron.
2. Rada, stosownie do jej uprawnień nadzorczych w stosunku do Agencji, przyznanych jej niniejszą Konwencją :
  - (a) zatwierdza, po konsultacji z reprezentatywnymi, uznanymi przez nią, organizacjami użytkowników przestrzeni powietrznej, pięcioletni i roczny plan pracy Agencji przedłożony jej przez Agencję w wykonaniu zadań określo-

nych w artykule 2, razem z pięcioletnim planem finansowym oraz budżetem i łącznie z zobowiązaniami finansowymi, sprawozdaniem z działalności Agencji i sprawozdania-  
mi przedkładanymi stosownie do artykułów 2 ustęp 2 litera c), 10 ustęp 3 i 11 ustęp 1 statutu Agencji;

(b) zatwierdza zasady rządzące ogólną strukturą organizacyjną Agencji;

(c) nadzoruje działalność Agencji w dziedzinie opłat w żegludze powietrznej;

(d) określa, po konsultacji z reprezentatywnymi, uznanymi przez nią, organizacjami użytkowników przestrzeni powietrznej i lotnisk ogólne warunki funkcjonowania wspólnego, europejskiego systemu zarządzania przepływem ruchu lotniczego, zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 litera e), biorąc pod uwagę prerogatywy egzekwowane przez państwa przy zarządzaniu ich przestrzenią powietrzną. Warunki te określają, między innymi, mające zastosowanie przepisy jak również procedury stosowane przy rejestrowaniu niezgodności z tymi przepisami;

(e) na podstawie regularnych sprawozdań Agencji, jeżeli uzna to za konieczne, wydaje Agencji zalecenia służące wykonaniu przez Agencję wyznaczonych jej zadań, i zatwierdza umowy o współpracy pomiędzy Agencją i zainteresowanymi krajowymi organizacjami, umożliwiające jej inicjowanie odpowiednich projektów;

(f) wyznacza, na wniosek dyrektora generalnego, firmę doradczą biegłych audytorów do pomocy zespołowi audytorów przy sprawdzaniu zestawień rachunkowych wszystkich przychodów i wydatków;

- (g) może wnioskować o poddanie służb Agencji administracyjnej i technicznej kontroli ;
  - (h) wydaje Dyrektorowi Generalnemu potwierdzenie z wykonania przez niego budżetu;
  - (i) zatwierdza wyznaczonych przez Dyrektora Generalnego dyrektorów Agencji;
  - (j) zatwierdza regulamin działania Dyrektora Generalnego, regulaminy pracy, przepisy finansowe i przepisy dotyczące umów;
  - (k) może aprobować rozpoczęcie przez Agencję negocjacji odnoszących się do specjalnych umów określonych w artykule 2, zatwierdza wynegocjowane umowy przed przedstawieniem ich do zatwierdzenia Zgromadzeniu Ogólnemu lub zawiera takie umowy, w przypadku gdy posiada do tego upoważnienie stosownie do postanowienia artykułu 13 ustęp 3;
  - (l) zatwierdza regulamin w zakresie ochrony danych;
  - (m) w wykonaniu zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera f określa zasady i tryby postępowań odnoszących się do standardów, specyfikacji i praktyk mających zastosowanie w systemach zarządzania ruchem lotniczym i służbach;
3. Rada ustanawia Komisję Kontroli Wewnętrznej i Komisję do spraw Przepisów Bezpieczeństwa. Komisje te inicjują na rzecz Rady odpowiednie propozycje i otrzymują administracyjne wsparcie i pomoc ze strony służb Agencji, posiadających niezbędny stopień niezależności przy wykonywaniu swoich zadań.
4. Rada ustanawia Stały Wspólny Komitet Cywilno-Wojskowy.

5. Rada ustanawia Zespół Audytorów, któremu może przekazać zarówno swoje obowiązki, jak i zgodnie ze szczegółowym zakresem upoważnień, swoje uprawnienia.
6. Rada może korzystać z pomocy innych komitetów funkcjonujących w innych dziedzinach działalności Organizacji.
7. Rada może przekazać Stałemu Wspólnemu Komitetowi Cywilno-Wojskowemu i innym komitetom utworzonym po wejściu w życie Konwencji zarówno swoje obowiązki, jak i zgodnie ze szczegółowym zakresem upoważnień, także i uprawnienia. Przekazanie tych obowiązków lub uprawnień nie uniemożliwia Radzie, w dowolnym momencie, zajęcia się tymi sprawami w ramach realizacji zadania sprawowania ogólnego nadzoru."

#### Artykuł X

Artykuł 8 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 11 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 11

1. Przydział (ważenie) głosów, o którym mowa w artykule 8, określany jest zgodnie z następującą tabelą:

Roczna składka Umawiającej się Strony jako procentowy udział w ogólnej rocznej sumie składek wszystkich Umawiających się Stron	Liczba głosów
Mniej niż 1%	1
od 1 do mniej niż 2%	2
od 2 do mniej niż 3%	3
od 3 do mniej niż 4 1/2%	4
od 4 1/2 do mniej niż 6%	5
od 6 do mniej niż do 7 1/2%	6
od 7 1/2 do mniej niż 9%	7
od 9 do mniej niż 11%	8
od 11 do mniej niż 13%	9

od 13 do mniej niż 15%	10
Od 15 do mniej niż 18%	11
od 18 do mniej niż 21%	12
od 21 do mniej niż 24%	13
od 24 do mniej niż 27%	14
od 27 do mniej niż 30%	15
30%	16

2. Od daty wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu Brukseli w 1997 r., wstępnie liczbę głosów ustala się poprzez odniesienie do powyższej tabeli i zgodnie z zasadą określoną w artykule 10 odnoszącą się do określania rocznej składki Umawiających się Stron w budżecie Organizacji.
3. W przypadku przystąpienia do Konwencji jakiegoś nowego państwa, liczba głosów Umawiających się Stron podlega ponownemu ustaleniu przy zastosowaniu tego samego trybu postępowania.
4. W każdym roku liczba głosów podlega ponownemu ustaleniu stosownie do powyższych postanowień."

#### Artykuł XI

Artykuł 9 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 12 i otrzymuje następujące brzmienie :

"Artykuł 12

Zgromadzenie Ogólne i Rada ustalają regulamin swojego postępowania, łącznie z zasadami określającymi wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego oraz przepisami określającymi tryb postępowania w trakcie głosowania i ustalania quorum."

#### Artykuł XII

Do Konwencji dodaje się nowy artykuł 9 o następującym brzmieniu  
:

"Artykuł 9

1. W przypadku gdy Umawiająca się Strona notyfikuje Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie, że z powodu nadzwyczajnych okoliczności związanych z obroną narodową i bezpieczeństwem wewnętrznym nie może podjąć działania na podstawie decyzji przyjętej większością oddanych głosów, jak określono w artykule 8 ustęp 1, może ona nie zastosować się do tej decyzji po przedłożeniu Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie wyjaśnienia przyczyn takiego stanu rzeczy oraz stwierdzeniu, czy:
  - a) niezastosowanie się do decyzji dotyczy sprawy co do której nie ma przeszkód, żeby decyzja podjęta w tej sprawie skutkowałą w stosunku do pozostałych Umawiających się Stron, co oznacza, że zainteresowana Umawiająca się Strona nie stosuje się do tej decyzji w całości albo stosuje się do niej tylko częściowo;
  - b) niezastosowanie się do decyzji dotyczy zagadnienia tak istotnego dla obrony narodowej i bezpieczeństwa wewnętrznego, że decyzja ta nie powinna być wykonywana, aż do chwili podjęcia drugiej decyzji w tej sprawie zgodnie z postanowieniami, o których mowa w ustępie 2 litera b).
2. a) W przypadku zgłoszenia okoliczności, o których mowa w ustępie 1 litera a) Dyrektor Generalny przedkłada Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie, co najmniej raz w roku, sprawozdania ukazujące postęp jakiego dokonano w kierunku wyeliminowania sytuacji uchylania się Umawiających się Stron od wykonywania decyzji;



- b) w przypadku zgłoszenia, o którym mowa w ustępie 1 litera b), wykonanie decyzji zostaje wstrzymane, aż do chwili ponownego przedstawienia sprawy, w wyznaczonym okresie, Zgromadzeniu Ogólnemu, w celu wydania drugiej decyzji, nawet jeżeli pierwsza decyzja była wydana przez Radę. Jeżeli, w wyniku powtórnego badania, druga decyzja potwierdzi pierwszą, Umawiająca się Strona może nie zastosować się do decyzji na warunkach określonych w ustępie 1 litera a). Zgromadzenie Ogólne dokonuje sprawdzenia pierwszej decyzji w okresie nie przekraczającym roku.
3. W przypadku stanu wojny lub konfliktu, postanowienia tej Konwencji nie wpływają na wolność działania żadnej Umawiającej się Strony, objętej tym stanem. Ta sama zasada stosowana jest w przypadku kryzysu lub wewnętrznego zagrożenia. W szczególności każda z Umawiających się Stron może czasowo przejąć ponownie odpowiedzialność za całość lub część służb ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej podlegającej jej kontroli na podstawie przewagi interesu narodowego, w szczególności w obszarze obronnym. Konstrukcja europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym powinna pozwolić na wznowienie takich służb zgodnie z zapotrzebowaniem Umawiających się Stron."

#### Artykuł XIII

Artykuł 10 Konwencji zostaje uchylony. Dodaje się nowy artykuł 10 o następującym brzmieniu:

"Artykuł 10

1. Roczna składka każdej Umawiającej się Strony do budżetu określana jest, na każdy rok finansowy, przy zastosowaniu następującej zasady:

- (a) wstępne 30% składki obliczane jest proporcjonalnie do produktu narodowego brutto Umawiających się Stron, zdefiniowanego w ustępie 2;
  - (b) pozostałe 70% składki obliczane jest proporcjonalnie do wartości podstawy kosztów urządzeń trasowych Umawiających się Stron, zdefiniowanej w ustępie 3.
2. Produkt narodowy brutto stosowany w obliczeniach określany jest na podstawie danych statystycznych opracowywanych przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, zaś w przypadku braku tych danych, na podstawie danych innej jednostki dającej równorzędne gwarancje i wyznaczonej decyzją Rady, poprzez obliczenie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat, za które są dostępne te dane statystyczne. Wartość produktu narodowego brutto jest obliczana na podstawie współczynnika kosztów własnych i cen bieżących wyrażonych w odpowiedniej europejskiej jednostce obliczeniowej.
3. Podstawa kosztowa urządzeń trasowych, stosowana w obliczeniach, jest podstawą kosztową ustaloną w oparciu o ostatni rok, poprzedzający dany rok finansowy."

#### Artykuł XIV

Artykuł 11 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 13 i trzymuje następujące brzmienie

"Artykuł 13

1. Dla realizacji swoich celów Organizacji utrzymuje niezbędne stosunki z właściwymi państwami i innymi organizacjami międzynarodowymi.
2. Z zachowaniem postanowień artykułu 7 ustęp 2 litera k), ustępu 3 niniejszego przepisu i artykułu 15, Zgromadzenie Ogólne

posiada samodzielne upoważnienie do zawierania w imieniu Organizacji specjalnych porozumień, koniecznych dla wykonywania zadań Organizacji określonych w artykule 2.

3. Na wniosek Rady, Zgromadzenie Ogólne może przekazać Radzie swoje uprawnienie do podjęcia decyzji o zawarciu specjalnych umów, koniecznych do wykonywania zadań określonych w artykule 2."

#### Artykuł XV

Artykuł 12 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 14 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 14

Specjalne umowy, o których mowa w artykule 2 ustalają poszczególne zadania, uprawnienia i zobowiązania Stron umowy łącznie z porozumieniami finansowymi, i określają działania jakie należy podjąć. Umowy te negocjowane są przez Agencję stosownie do postanowienia artykułu 7 ustęp 2 litera k)."

#### Artykuł XVI

Artykuł 13 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 15 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 15

W granicach zaleceń Rady, Agencja może nawiązywać z właściwymi technicznymi służbami publicznymi lub prywatnymi Umawiających się Stron, państw nie członkowskich lub organizacji międzynarodowych te stosunki, które są istotne dla koordynacji ruchu lotniczego i dla działania służb Agencji. Z tych przyczyn, pod warunkiem poinformowania o tym Rady, Agencja może zawierać w

imieniu Organizacji umowy o charakterze ściśle administracyjnym, technicznym lub handlowym, o ile są niezbędne dla jej funkcjonowania."

#### Artykuł XVII

Artykuł 14 Konwencji zostaje oznaczony jako 16.

W niemieckim tekście w ustępie 1 artykułu 14 Konwencji, który staje się ustępem 1 artykułu 16, wyrazy "*de onroerende goederen*" zastępuje się wyrazami "*die onroerende goederen*" i w ustępie 2 tego artykułu wyraz "*verreberichtgeving*" zostaje zastąpiony przez wyraz "*telecommunicatie*"."

#### Artykuł XVIII

Artykuł 15 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 17 i otrzymuje brzmienie:

" Artykuł 17

W przypadku wykonywania zadań Organizacji określonych w artykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja stosuje przepisy obowiązujące na terytoriach Umawiających się Stron i w przestrzeni powietrznej, której obsługa została powierzona służbom ruchu lotniczego Umawiających się Stron na podstawie umów międzynarodowych, których są one stronami."

#### Artykuł XIX

Artykuł 16 Konwencji zostaje oznaczony jako 18 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 18

W przypadkach wykonywania zadań Organizacji określonych w artykule 2 ustęp 2 litera b Agencja, w granicach uprawnień nadanych służbom ruchu lotniczego, wydaje wszelkie niezbędne instrukcje dowódcom statków powietrznych. Dowódcy statków powietrznych zobowiązani są do zastosowania się do tych instrukcji, z wyjątkiem przypadków siły wyższej, określonych w przepisach, o których mowa w artykule 17."

#### Artykuł XX

Artykuł 17 Konwencji zostaje oznaczony jako 20 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 20.

W czasie wykonywania zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i o ile ma to zastosowanie, w artykule 2 ustęp 2 litera b) naruszenie przepisów żeglugi powietrznej popełnione w przestrzeni powietrznej, w której zapewnienie służb ruchu lotniczego zostało powierzone Agencji, jest odnotowywane w raportach urzędników specjalnie do tego upoważnionych przez Agencję, z zachowaniem uprawnień urzędników Umawiających się Stron do dokonywania, zgodnie z prawem krajowym, zgłoszeń o naruszeniach takiego samego rodzaju. Raporty, o których mowa powyżej odnoszą przed sądami krajowymi taki sam skutek, jak te, które zostały sporządzone przez urzędników danego państwa wyznaczonych do zgłaszania naruszeń takiego samego rodzaju."

#### Artykuł XXI

Artykuł 18 i 19 Konwencji zostają oznaczone jako artykuł 21 i 22.

W ustępie 2 artykułu 18 angielskiego tekstu Konwencji, który staje się ustępem 2 artykułu 21 , wyrazy „not less” zostają zastąpione przez wyrazy „no less”.

W ustępie 1 artykułu 19 Konwencji, który staje się ustępem 1 artykułu 22, wyrazy „*The Organisation shall be exonerated, in the State in which its seat is located, and in the territories of the Contracting Parties,*” zostają zastąpione wyrazami „ *The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties*”.

W ustępie 3 artykułu 19 Konwencji, który staje się ustępem 3 artykułu 22, wyrazy „ *its property, assets and income*” zostają zastąpione przez „*as well as its property, assets and income*”.

W ustępie 2,3 i 4 artykułu 19 angielskiego tekstu Konwencji, które stają się ustępami 2,3 i 4 artykułu 22, wyrazy „ *The Organisation shall be*” zostają zastąpione przez „*It shall be*”.

W ustępie 6 artykułu 19 niemieckiego tekstu Konwencji, który staje się ustępem 6 artykułu 22, wyrazy „ *öffentlicher Versorgungsbetriebe*” zostają zastąpione przez wyrazy „*der öffentlichen Versorgung*” oraz w tym samym ustępie 6 angielskiego tekstu wyrazy „ *for public utility services*” zostają zastąpione przez wyrazy „ *for general utilities*”.

## Artykuł XXII

Do Konwencji zostaje włączony nowy artykuł 19, który otrzymuje następujące brzmienie :

"Artykuł 19

1. Wykonując zadania określone w artykule 2 ustęp 1 litera e Organizacja określa, w powiązaniu z ogólnymi warunkami określonymi w artykule 7 ustęp 2 litera d), niezbędne regulacyjne

środki zaradcze i powiadamia o tym użytkowników operatorów statków powietrznych oraz odpowiednie służby ruchu lotniczego. Umawiające się Strony zapewnią, by użytkownicy statków powietrznych, dowódcy statków powietrznych i odpowiednie służby ruchu lotniczego zastosowały się do nich, jeżeli nie przeciwstawiają się temu oczywiste względy bezpieczeństwa.

2. Stosowanie się przez służby ruchu lotniczego Umawiających się Stron do ogólnych warunków i regulacyjnych środków zaradczych, o których mowa w ustępie 1 stanowi wyłączną odpowiedzialność wspomnianej Umawiającej się Strony.
3. W przypadku niezastosowania się przez operatora statku powietrznego lub jego dowódcy do ogólnych warunków lub regulacyjnych środków zaradczych, o których mowa w ustępie 1 na wnioski Organizacji będą prowadzone przeciwko tym osobom postępowania:
  - (a) przez Umawiającą się Stronę, jeżeli niezastosowanie się zostało zarejestrowane na jej własnym terytorium,
  - (b) przez Organizację zgodnie z podstawami jurysdykcji wskazanymi w artykule 35, jeżeli Umawiająca się Strona, gdzie postępowanie ma być prowadzone, wyrazi na to zgodę.
4. Umawiające się Strony inkorporują do swojego krajowego porządku prawnego te postanowienia, które zapewnią stosowanie ogólnych warunków określonych w artykule 7 ustęp 2 litera d).

#### Artykuł XXIII

Artykuły 20, 21, 22 i 23 Konwencji zostają oznaczone jako 23, 24, 25 i 26.

W ustępie 1 artykułu 20 francuskiego tekstu Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 1 artykułu 23, wyrazy „*tous droits*

*de douane et taxes d'effet equivalent, autres que des redevances ou impositions representives de services rendus"* zostają zastąpione przez *"tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet equivalent, autres que des redevances representatives de services rendus"*.

W ustępie 2 artykułu 20 Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 2 artykułu 23, wyrazy *"in territory of the Party into which"* zostają zastąpione wyrazami *"in the territory of the Contracting Party into which"* zaś we francuskim tekście w tym samym ustępie wyrazy *"a moins que ce ne soit, dans des conditions"* zostają zastąpione przez *"sauf dans les conditions"*.

W ustępie 3 artykułu 20 niemieckiego tekstu Konwencji, który zostaje oznaczony jako jako ustęp 3 artykułu 23, wyrazy *"wurden, an diese ausgeliefert und fur ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlangen"* zostają zastąpione wyrazami *"wurden, tatsachlich an diese ausgeliefert ind fur ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen"*.

W ustępie 4 artykułu 20 Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 4 artykułu 23, wyrazy *"Furthermore, the"* zostają zastąpione przez wyraz *"The"* i odwołanie się do artykułu 25 Statutu zostaje zastąpione przez odwołanie się do artykułu 13 Statutu; we wspomnianym ustępie 4 duńskiego tekstu Konwencji wyraz *"publicaties"* zostaje zastąpiony przez wyraz *"publicaties."*

W niemieckim teście w ustępie 2 artykułu 22 Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 2 artykułu 25 wyrazy *"die in den Haushalten des Personals lebenden"* zostają zastąpione wyrazami *"die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden"*.

W niemieckim tekście w ustępie 3 litera a) w artykule 25 wyrazy *"in seinen Haushalten lebenden"* zostają zastąpione przez *"mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden"*.



W niemieckim tekście ustęp 5 litera b) artykułu 22 Konwencji, który zostaje oznaczony jako artykuł 25 wyrazy "*seine Kraffahrzeuge*" zostają zastąpione przez wyrazy "*sein privates Kraffahrzeug*".

We francuskim tekście ustęp 7 artykułu 22, który zostaje oznaczony jako ustęp 7 artykułu 25, wyrazy "*Directeur General*" zostają zastąpione wyrazami "*Directeur general*"; w angielskim tekście tego ustępu wyrazy "*done him in exercise of his functions*" i "*driven by him*" zostają zastąpione wyrazami "*done him/her in exercise of his/her functions*" i "*driven by him/her*" i w niemieckim tekście tego ustępu wyrazy "*Vorerechten, Erleichterungen und Befreiungen*" zostają zastąpione przez "*Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen*".

W niemieckim tekście artykułu 23 Konwencji, który zostaje oznaczony jako artykuł 26 wyraz "*Tagungsort*" zostaje zastąpiony przez "*Sitzungsort*".

#### Artykuł XXIV

Artykuł 24 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 27 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 27

Z powodu posiadania własnego systemu gwarancji socjalnych, Organizacja, Dyrektor Generalny i personel Organizacji zwolniony jest z wszelkich obowiązkowych składek na rzecz krajowych organów ubezpieczenia społecznego, bez uszczerbku dla umów pomiędzy Organizacją a Umawiającymi się Stronami, istniejących od czasu wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli w 1997r."

## Artykuł XXV

Artykuł 25 zostaje oznaczony jako artykuł 28.

## Artykuł XXVI

Artykuł 26 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 29, a jego ustęp 2 otrzymuje następujące brzmienie:

"2. Nieruchomości i majątek Organizacji nie podlegają zajęciu ani egzekucji, z wyjątkiem egzekucji w wykonaniu wyroku sądowego. Taki wyrok sądu nie podlega wykonaniu jeśli Organizacja nie otrzymała właściwego zawiadomienia o postępowaniu w sprawie i nie miała stosownej możliwości do złożenia sprzeciwu wobec wykonania wyroku. Urządzenia Organizacji, jednakże, nie podlegają zajęciu ani egzekucji prowadzonej w stosunku do nich."

We francuskim tekście ustępu 3 artykułu 26 Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 3 artykułu 29 wyrazy "*dans leur territoire respectif*" zostają zastąpione przez "*sur leur territoire respectif*" i wyrazy "*Directeur General*" przez "*Directeur general*".

## Artykuł XXVII

Artykuł 27 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 30.

W niemieckim tekście ustępu 1 artykułu 27 Konwencji, który zostaje oznaczony jako ustęp 1 artykułu 30 wyrazy "*um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbareit*" zostają zastąpione przez "*um die ordnungsgemäße Rechtspflege*" i wyrazy "*Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen order Erleichterungen*" przez "*Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen order Erleichterungen*" i w angielskim tekście tego ustępu 2 wyrazy "*in the present Convention*" zostają zastąpione przez "*in this Convention*".

## Artykuł XXVIII

Artykuł 28 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 31 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 31

W przypadku wykonywania przez Organizację zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i , o ile zachodzi taka potrzeba, w artykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja zobowiązana jest uwzględniać umowy międzynarodowe i przepisy krajowe odnoszące się do dopuszczenia do lotu, przelotu i bezpieczeństwa lotu nad terytoriami zainteresowanych Umawiających się Stron, wiążące dla Agencji, oraz podejmować wszelkie działania niezbędne do zastosowania tych umów i przepisów."

## Artykuł XXIX

Artykuł 29 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 32 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 32

W przypadku wykonywania przez Organizację zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i , i ile ma to zastosowanie, w artykule 2 ustęp 2 litera b) w celu umożliwienia Umawiającym się Stronom dokonania sprawdzenia czy stosowane są umowy międzynarodowe i przepisy krajowe , Agencja jest zobowiązana do przekazywania Umawiającym się Stronom na ich żądanie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących statku powietrznego, na temat którego posiada wiedzę wynikającą z wykonywanych przez nią zadań."

### Artykuł XXX

Artykuł 30 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 33 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 33

Umawiające się Strony uznają za nieodzowne dla Agencji , by osiągała równowagę finansową i by otrzymała do dyspozycji odpowiednie środki finansowe, w granicach limitów i na warunkach określonych w niniejszej Konwencji i statucie Agencji zawartym w załączniku nr 1."

### Artykuł XXXI

Artykuł 31 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 34 i otrzymuje następujące brzmienie:

"Artykuł 34

1. Jakikolwiek spór, który może powstać pomiędzy Umawiającymi się Stronami albo jedną lub więcej z Umawiających się Stron a Organizacją, związany z interpretacją, zastosowaniem lub działaniem niniejszej Konwencji łącznie z jej istnieniem, ważnością i wygaśnięciem , i który nie zostanie w ciągu 6 miesięcy rozstrzygnięty w□bezpośrednich negocjacjach lub przy użyciu innej metody, będzie poddany postępowaniu arbitrażowemu przed Stałym Trybunałem Arbitrażowym w Hadze, zgodnie z fakultatywnymi zasadami arbitrażowymi tego trybunału.
2. Sąd arbitrażowy składa się z trzech arbitrów.
3. Miejsce sądu arbitrażowego znajduje się w Hadze. Międzynarodowe Biuro Stałego Trybunału Arbitrażowego prowadzi rejestr i świadczy wszelkie administracyjne usługi potrzebne Stałemu Trybunałowi Arbitrażowemu.

4. Decyzje Stałego Trybunału Arbitrażowego są wiążące dla stron sporu."

#### Artykuł XXXII

Artykuł 32 i 33 Konwencji zostaje uchylony.

#### Artykuł XXXIV

Artykuł 35 Konwencji zostaje oznaczony jako artykuł 38 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 38

1. Konwencja zmieniona Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i następnie zmieniona Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997r. zostaje przedłużona na czas nieokreślony.
2. Konwencja raz przedłużona w ten sposób obowiązuje przez dwadzieścia lat i każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć swoje przystąpienie do Konwencji, tak dalece jak jest tym zainteresowana, w drodze pisemnej notyfikacji rządowi Królestwa Belgii, który informuje rządy innych Umawiających się Stron o takiej notyfikacji.

Decyzja wypowiedzenia odnosi skutek ostatniego dnia roku kalendarzowego następującego po roku, w którym nastąpiło wypowiedzenie, pod warunkiem, że przed tą datą zostanie zawarta specjalna umowa, o której mowa w ustępie 3. Przy niezachowaniu tego warunku decyzja wypowiedzenia odnosi skutek w terminie określonym w tej specjalnej umowie.

3. Prawa i zobowiązania, w szczególności o finansowym charakterze, wypowiedzającej Umawiającej się Strony określa specjalna umowa zawarta pomiędzy nią a Organizacją.

Umowa ta wymaga zatwierdzenia przez Zgromadzenie Ogólne w jednomyślnym głosowaniu, odbytym bez udziału wypowiadającej Umawiającej się Strony.

4. Organizacja zostaje rozwiązana jeżeli liczba Umawiających się Stron została zredukowana do mniej niż 50% państwa sygnatariuszy Protokołu z 1997r. poprzez jednomyślną decyzję Zgromadzenia Ogólnego podjętą w jednomyślnym głosowaniu.
5. Jeżeli , zgodnie z ustępem 4, Organizacja została rozwiązana, posiada ona nadal osobowość i zdolność prawną, w rozumieniu artykułu 4, w celu dokonania likwidacji Organizacji."

#### Artykuł XXXV

##### "Artykuł 35

1. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika nr 4 w celu nadania mocy prawnej ściągnięciu należności z tytułu opłat trasowych sądy Umawiających się Stron posiadają prawo do wyłącznej jurysdykcji w rozpoznawaniu sporów pojawiających się pomiędzy Organizacją , reprezentowaną przez Dyrektora Generalnego, i jakąkolwiek osobą fizyczną lub prawną, w związku z działalnością Organizacji.
2. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika nr 4 w celu nadania mocy prawnej ściągnięciu należności z tytułu opłat trasowych postępowanie wszczyna się w Umawiającej się Stronie:
  - (a) gdzie pozwany ma swoje miejsce zamieszkania lub zarejestrowane swoje biuro;
  - (b) gdzie pozwany ma miejsce prowadzenia działalności, jeżeli ani jego miejsce zamieszkania ani zarejestrowane biu-

ro nie znajdują się na terytorium Umawiającej się Strony;

(c) w przypadku braku podstaw jurysdykcji wymienionych w literze a) i b), gdzie znajduje się majątek pozwanego;

(d) w przypadku braku podstaw jurysdykcji wymienionych w literze a) - c), gdzie EUROCONTROL ma swoją siedzibę."

#### Artykuł XXXVI

Artykuł 36 Konwencji zostaje oznaczony jako 39 i otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 39

1. Przystąpienie do niniejszej Konwencji, zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997 r. każdego państwa nie będącego sygnatariuszem drugiego wymienionego Protokołu wymaga uzyskania zgody Zgromadzenia Ogólnego wyrażonej w jednomyślnym głosowaniu.

2. Przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego notyfikuje państwu nie sygnatariuszowi decyzję o akceptacji przystąpienia.

3. Dokumenty przystąpienia będą złożone na przechowanie rządowi Królestwa Belgii, który dokonuje notyfikacji rządowi innych państw sygnatariuszy i państw przystępujących.

4. Przystąpienie odnosi skutek pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym zostały złożone na przechowanie dokumenty przystąpienia.

#### Artykuł XXXVII

Do Konwencji dodaje się nowy artykuł 36 o następującym brzmieniu:

"Artykuł 36

1. Zmiany dokonane zgodnie z warunkami określonymi w tej Konwencji, statucie Agencji zawartym w załączniku nr 1, i artykule 16 oraz następujących postanowieniach odnoszących się do wspólnego systemu opłat trasowych zawartego w załączniku nr 4, mają moc wiążącą i skutkują na terytorium Umawiającej się Strony.
2. Postanowienia podatkowe zawarte w załączniku nr 4 i artykułach od 1 do 15 postanowień odnoszących się do wspólnego systemu opłat trasowych zawartego w załączniku nr 4 nie mogą być zmienione przez Zgromadzenie Ogólne.
3. Każda Umawiająca się Strona jest związana postanowieniami załącznika nr 4 przez okres pięciu lat od daty, w której Konwencja ta weszła w życie. Pięcioletni okres jest automatycznie przedłużany na następny okres pięcioletni. Umawiająca się Strona notyfikuje Zgromadzeniu Ogólnemu na piśmie, ale nie później niż w ciągu dwóch lat przed upływem ważności pięcioletniego okresu, że nie zgadza się na przedłużenie okresu i przestaje być związana postanowieniami załącznika nr 4 w momencie upływu ważności tego pięcioletniego okresu.
4. Prawa i zobowiązania związane z wypowiedzeniem, jeżeli jest taka potrzeba, Umawiająca się Strona może określić w specjalnej umowie zawartej pomiędzy nią a Organizacją.  
  
Umowa ta wymaga zatwierdzenia przez Zgromadzenie Ogólne w drodze jednomyślnego głosowania, bez uczestnictwa wypowiadającej Konwencję Umawiającej się Strony.
5. Umawiająca się Strona, która nie jest dłużej związana postanowieniami załącznika nr 4 może w każdym momencie złożyć na piśmie wniosek do Zgromadzenia Ogólnego o ponowne związanie jej postanowieniami załącznika nr 4. Będzie ona ponownie związana postanowieniami załącznika nr 4 po upływie 6 mie-



sięcy od dnia, w którym Zgromadzenie Ogólne zaakceptowało ten jej wniosek w drodze jednomyślnego głosowania Umawiających się Stron uczestniczących we wspólnym systemie. Zainteresowana Umawiająca się Strona będzie związana postanowieniami załącznika nr 4 przez okres pięciu lat liczony od dnia, w którym stała się związana. Okres ten będzie automatycznie przedłużany na tych samych warunkach jak określone w ustępie 3."

#### Artykuł XXXVIII

Do Konwencji dodaje się nowy artykuł 40 o następującym brzmieniu:

"Artykuł 40

1. Przystąpienie do niniejszej Konwencji , zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997r. otwarte będzie dla regionalnych ekonomicznych zintegrowanych organizacji w terminach i na warunkach, które zostaną uzgodnione pomiędzy Umawiającymi się Stronami i tymi organizacjami, których jedno lub więcej państw sygnatariuszy jest członkami. Terminy te i warunki zostaną zawarte w dodatkowym Protokóle do Konwencji.
2. Dokumenty przystąpienia zostaną złożone na przechowanie rządowi Królestwa Belgii, który dokonuje notyfikacji o tym innym stronom.
3. Przystąpienie regionalnej ekonomicznej zintegrowanej organizacji odnosi skutek pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym zostały złożone dokumenty przystąpienia, pod warunkiem, że dodatkowy Protokół, o którym mowa w ustępie 1 wszedł w życie."

#### Artykuł XXXIX

Załącznik nr 1 do Konwencji obejmujący Statut Agencji zostaje zastąpiony przez załącznik nr 1 do ujednoliconego tekstu Konwencji stanowiącego załącznik do Protokołu, otwartego do podpisu w Brukseli w 1997r.

#### Artykuł XL

Załącznik nr 2 do Konwencji obejmujący Rejony Informacji Powietrznej ( Artykuł 3 Konwencji) zostaje zastąpiony przez załącznik nr 2 do ujednoliconego tekstu Konwencji stanowiącego załącznik do Protokołu, otwartego do podpisu w Brukseli w 1997 roku.

#### Artykuł XLI

Załącznik nr 3 ( Postanowienia podatkowe) ujednoliconego tekstu Konwencji stanowiącego załącznik do Protokołu, otwartego do podpisu w Brukseli w 1997r. stanowi załącznik nr 3 do Konwencji.

#### Artykuł XLII

Załącznik nr 4 ( Postanowienia dotyczące wspólnego systemu opłat trasowych) ujednoliconego tekstu Konwencji stanowiącego załącznik do Protokołu, otwartego do podpisu w Brukseli w 1997r. stanowi załącznik nr 4 do Konwencji.

ZAŁĄCZNIK Nr 2 DO DOKUMENTU KOŃCOWEGO

## **PROTOKÓŁ**

**UJEDNOLICAJĄCY MIĘDZYNARODOWĄ KONWENCJĘ O WSPÓŁPRACY W  
DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ "EUROCON-  
TROL, WRAZ Z JEJ PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAM,  
PODPISANĄ DNIA 13 GRUDNIA 1960 r.**

## **PROTOKÓŁ**

**UJEDNOLICAJĄCY MIĘDZYNARODOWĄ KONWENCJĘ O WSPÓŁPRACY W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ "EUROCONTROL", WRAZ Z JEJ PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI, PODPISANĄ DNIA 13 GRUDNIA 1960 r.**

Republika Federalna Niemiec,  
Republika Austrii,  
Królestwo Belgii,  
Republika Bułgarii,  
Republika Cypru,  
Republika Chorwacji,  
Królestwo Danii,  
Królestwo Hiszpanii,  
Republika Francuska,  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,  
Republika Grecka,  
Republika Węgierska,  
Irlandia,  
Republika Włoska,

Wielkie Księstwo Luksemburga,  
Republika Malty,  
Księstwo Monako,  
Królestwo Norwegii,  
Królestwo Holandii,  
Republika Portugalska,  
Rumunia,  
Republika Słowacka,  
Królestwo Szwecji,  
Konfederacja Szwajcarska,  
Republika Czeska,  
Republika Turcji,

*zważywszy, że wzrost ruchu lotniczego oraz potrzeba scentralizowania krajowych polityk działania w zakresie ruchu lotniczego wszystkich europejskich państw, na europejskim poziomie i przy uwzględnieniu najnowszych technologicznych osiągnięć, wymaga rewizji Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960r., zmienionej Protokołem zmieniającym z dnia 12 lutego 1981r., w celu ustanowienia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym dla kontrolowania ogólnego ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej oraz na i wokół lotnisk Europy;*

*zważywszy, że pożądaną jest wzmocnienie współpracy pomiędzy państwami w ramach „EUROCONTROL” w celu sprawnego organizowania i bezpiecznego zarządzania przestrzenią powietrzną dla zaspokojenia potrzeb zarówno jej cywilnych, jak i wojskowych użytkowników, przy zachowaniu podstawowej zasady postrzegania przestrzeni powietrznej przez jej użytkowników jako jednorodnego systemu, w szczególności poprzez ustanawianie - przy ścisłej konsultacji z użytkownikami służb ruchu lotniczego i z uwzględnieniem potrzeb*

obrony narodowej - wspólnej polityki, zadań, programów, norm i wymagań, łącznie ze wspólną polityką w zakresie opłat trasowych; zważywszy na potrzebę zapewnienia, żeby wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej osiągalni maksymalną efektywność przy minimalnych kosztach i z zachowaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa, oraz na potrzebę zmniejszania niekorzystnych wpływów na środowisko, poprzez harmonizację i integrację służb odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem lotniczym w Europie;

zważywszy na powszechnie uznaną potrzebę Umawiających się Stron osiągnięcia harmonizacji i integracji ich systemów zarządzania ruchem lotniczym w celu stworzenia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym;

zważywszy na znaczenie inicjatyw w zakresie lokalnego zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności na szczeblu lotnisk;-

zważywszy, że funkcjonowanie wspólnego systemu opłat trasowych, przy uwzględnieniu zaleceń Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w szczególności dotyczących norm sprawiedliwości i przejrzystości, zapewnia finansowe podstawy działania jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym i udogodnień konsultowanych z użytkownikami;

zważywszy, że EUROCONTROL stanowi dla Umawiających się Stron organ współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym;

pragnąc rozszerzenia i wzmocnienia współpracy z europejskimi lub międzynarodowymi instytucjami, które czerpią korzyści z wypełnienia zadań zleconych EUROCONTROL w celu zwiększenia jej efektywności;

zważywszy, w następstwie tego, że wskazane jest stworzenie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym funkcjonującego

poza granicami terytoriów poszczególnych państw w przestrzeni powietrznej objętej Konwencją;

zważywszy, że ważne jest dla Umawiających się Stron wyposażenie Organizacji w środki prawne niezbędne do wykonywania przez nią jej zadań, głównie w zakresie ściągania opłat trasowych i zarządzania ruchem lotniczym;

uznając, że dla bezpiecznego i sprawnego realizowania zadań Organizacji będzie korzystne rozdzielenie, tam gdzie jest to możliwe, jej funkcji regulacyjnych od funkcji polegających na świadczeniu usług;

pragnąc zachęcić inne europejskie państwa do przyjęcia członkostwa tej Organizacji,

uzgodniły, co następuje:

### **Artykuł I**

Międzynarodowa Konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” podpisana 13 grudnia 1960r., zmieniona Protokołem z dnia 6 czerwca 1970r., następnie zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978r. wraz z Protokołem zmieniającym ją z dnia 12 lutego 1981r., zwana dalej "Konwencją", niniejszym zostaje zastąpiona załączoną ujednoliconą wersją tekstu Konwencji, obejmującą wiążący tekst Konwencji wraz ze zmianami dokonanyymi przez Konferencję dyplomatyczną, która miała miejsce 27 czerwca 1997r.

### **Artykuł II**

1. Niniejszy Protokół zostaje otwarty do podpisu przez wszystkie państwa Strony Konwencji w dniu 27 czerwca 1997r.

Protokół ten otwarty jest również do podpisu, przed datą jego wejścia w życie, przez każde inne państwo zaproszone do wzięcia udziału w Konferencji dyplomatycznej, na której został on przyjęty oraz każde inne państwo upoważnione do jego podpisania w drodze jednomyślnego głosowania Stałej Komisji.

2. Niniejszy Protokół podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu. Dokumenty ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia podlegają złożeniu na przechowanie Rządowi Królestwa Belgii.

3. Niniejszy Protokół wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2000r. pod warunkiem, że państwa Strony Konwencji ratyfikują go, przyjmą lub zatwierdzą przed tą datą. Jeżeli warunek ten nie zostanie spełniony, niniejszy Protokół wchodzi w życie albo dnia 1 lipca albo dnia 1 stycznia następującego po dacie złożenia na przechowanie ostatniego dokumentu ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, w zależności od tego, czy wspomniany dokument zostanie złożony na przechowanie w pierwszej lub drugiej połowie roku.

4. W stosunku do państw sygnatariuszy niniejszego Protokołu, nie będących Stroną Konwencji, których dokumenty ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia zostaną złożone po dacie wejścia w życie niniejszego Protokołu, wejdzie on w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu odpowiednich dokumentów ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia.

5. Każde państwo sygnatariusz niniejszego Protokołu, nie będące Stroną Konwencji, staje się Stroną Konwencji na mocy ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia niniejszego Protokołu.

6. Rząd Królestwa Belgii notyfikuje rządowi innych państw będących Stronami Konwencji i rządowi innych państw sygnatariuszy niniejszego Protokołu o każdym złożeniu na przechowanie dokumen-



tów, ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia i każdej dacie wejścia w życie niniejszego Protokołu, dokonanego zgodnie z ustępem 3 i 4.

### **Artykuł III**

Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu, Protokół z dnia 6 czerwca 1970r., zmieniony Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r. i przez artykuł XXXVIII Protokołu z dnia 12 lutego 1981r., zostaje zastąpiony przez załączony załącznik III ( zatytułowany " Postanowienia podatkowe" ) ujednoliconej wersji tekstu Konwencji załączonej do niniejszego Protokołu.

### **Artykuł IV**

Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu, Wielostronna Umowa w sprawie opłat trasowych z dnia 12 lutego 1981r. wygasa i zostaje zastąpiona przez odpowiednie postanowienia ujednoliconego tekstu Konwencji załączonego do niniejszego Protokołu, zawarte w załączniku IV ( "Postanowienia dotyczące wspólnego systemu opłat trasowych").

### **Artykuł V**

Rząd Królestwa Belgii dokona rejestracji niniejszego Protokołu u Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych i w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zgodnie z artykułem 83 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944r.

Na dowód czego, niżej podpisani pełnomocnicy, po przedstawieniu ich pełnomocnictw, znajdujący się w dobrej i właściwej formie podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 czerwca 1997r. po jednym egzemplarzu w języku niemieckim, angielskim, bułgarskim, chorwackim, duńskim, hiszpańskim, francuskim, greckim, węgierskim, włoskim, holenderskim, norweskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, czeskim i tureckim, które zostaną zdeponowane w archiwach Rządu Królestwa Belgii, który przekaże uwierzytelnione ich kopie rządowi innych państw sygnatariuszy. W przypadku rozbieżności tekst w języku francuskim jest rozstrzygający.

W imieniu :

Republiki Federalnej Niemiec,  
Republiki Austrii,  
Królestwa Belgii,  
Republiki Bułgarii,  
Republiki Cypru,  
Republiki Chorwacji,  
Królestwa Danii,  
Królestwa Hiszpanii,  
Republiki Francuskiej,  
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,  
Republiki Greckiej,  
Republiki Węgierskiej,  
Irlandii,  
Republiki Włoskiej,  
Wielkiego Księstwa Luksemburga,  
Republiki Malty,  
Księstwa Monako,  
Królestwa Norwegii,  
Królestwa Holandii,  
Republiki Portugalskiej,

Rumunii,  
Republiki Słowackiej,  
Królestwa Szwecji,  
Konfederacji Szwajcarskiej,  
Republiki Czeskiej,  
Republiki Tureckiej.

## **UJEDNOLICONY TEKST**

**INKORPORUJĄCY TEKSTY POZOSTAJĄCEJ W MOCY ISTNIEJĄCEJ  
KONWENCJI I JEJ ZMIANY,  
DOKONANE PODCZAS KONFERENCJI DYPLOMATYCZNEJ,  
KTÓRA MIAŁA MIEJSCE W DNIU 27 CZERWCA 1997r.**

---

**UJEDNOLICONY TEKST WARUNKÓW WEJŚCIA W ŻYCIE KONWENCJI**

---

## Artykuł 1

1. W celu ustanowienia jednolitego europejskiego systemu zarządzania przestrzenią powietrzną Umawiające się Strony, dla osiągnięcia harmonizacji i integracji, zgadzają się na wzmocnienie swojej współpracy i rozwinięcie wspólnych działań w dziedzinie żeglugi powietrznej, biorąc w należyty sposób pod uwagę, przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa, potrzeby obronności oraz zapewnienie maksymalnej wolności wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej, koszty rzeczywiste dostarczanych usług oraz potrzebę zmniejszania , tam gdzie to jest możliwe, między innymi w operacyjnych, technicznych i ekonomicznych warunkach, każdego niekorzystnego wpływu na środowisko.

Dążenie do tych celów nie narusza zasady, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad jego terytorium, jak również prawo do wykonywania w tej przestrzeni przysługujących mu prerogatyw z uwzględnieniem bezpieczeństwa i obrony narodowej przestrzeni powietrznej.

Tak więc, Umawiające się Strony postanowiły, co następuje:

- (a) określić europejską politykę w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, obejmującą zdefiniowanie strategii i planów , których celem jest uzyskanie rozwoju pojemności systemu, niezbędnego do zaspokojenia potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, w spo-

sób ekonomiczny i przy równoczesnym utrzymaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa,

- (b) zobowiązać się wzajemnie do ustanowienia skonkretyzowanych celów odnoszących się do sprawności i efektywności operacji zarządzania ruchem lotniczym w Rejonach Informacji Powietrznej, wymienionych w załączniku nr 2 do Konwencji, i w których to Rejonach, stosownie do odpowiednich postanowień Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, państwa uzgodniły zapewnianie służb ruchu lotniczego, z zachowaniem zasady wolności ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nie podlegającej suwerenności państw, co wynika z konwencji, umów międzynarodowych, przepisów prawnych lub zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego publicznego;
- (c) wprowadzić bieżącą kontrolę działania systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz system planowania strategicznego;
- (d) wprowadzić dla służb ruchu lotniczego i urzędzeń w Europie wspólny program ujednociania i wdrażania;
- (f) dokonać harmonizacji przepisów dotyczących służb ruchu lotniczego;
- (g) rozwinąć będącą w dyspozycji pojemność przestrzeni powietrznej w celu zaspokojenia popytu w zakresie ruchu lotniczego i zapewnienia bardziej efektywnego wykorzystania tej pojemności, poprzez wspólne ustanowienie, funkcjonowanie i rozwijanie wspólnego europejskiego systemu zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w ramach wprowadzania jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym;

- (h) popierać wspólne nabywanie systemów ruchu lotniczego i urzędzeń;
- (i) wprowadzić wspólną politykę w zakresie ustanawiania i obliczania opłat należnych od użytkowników trasowych urzędzeń i służb w żegludze powietrznej, zwanych dalej „opłatami trasowymi”;
- (j) wprowadzić mechanizm, niezależny od świadczenia usług, wielostronnego rozwoju i harmonizacji regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa w zarządzania ruchem lotniczym, w ramach ogólnego systemowego podejścia do sprawy bezpieczeństwa w lotnictwie;
- (k) uczestniczyć w planowaniu, wdrażaniu i monitorowaniu globalnego satelitarnego systemu żeglugi;
- (l) rozpoznawać nowe możliwości podejmowania wspólnych działań w dziedzinie planowania, wdrożenia, monitorowania lub funkcjonowania systemów i służb w żegludze powietrznej;
- (m) w nawiązaniu do koncepcji „gate-to-gate” rozwijać ogólną politykę i odpowiedni, wydajny i skuteczny proces strategicznego wyznaczania i planowania tras oraz przestrzeni powietrznej.

2. Dla celów, o których mowa w ustępie 1 ustanawiają one „Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL)”, zwaną dalej „Organizacją”, działającą we współpracy z krajowymi władzami cywilnymi i wojskowymi oraz organizacjami użytkowników.

Organizacja składa się z trzech organów:

- (a) Zgromadzenia Ogólnego, które jest organem odpowiedzialnym za formułowanie i przyjmowanie ogólnej polityki Organizacji, w tym za:
  - (i) formułowanie i przyjmowanie wspólnej polityki odnoszącej się do opłat trasowych i innej działalności Organizacji związanej z opłatami,
  - (ii) dokonywanie kontroli działania i oceny funkcjonowania Organizacji,
  - (iii) ustanawianie celów dla Organizacji, łącznie z regulacjami w zakresie standaryzacji, planowania, realizacji i bezpieczeństwa,
  - (iv) dokonywanie technicznego i ekonomicznego wyboru głównych programów współpracy,
  - (v) utrzymywanie zewnętrznych stosunków z państwami i organizacjami oraz przyjmowanie przystąpień do Organizacji;
- (b) Rady, która jest organem odpowiedzialnym za wykonanie decyzji Zgromadzenia Ogólnego i stosownie do posiadanych upoważnień, kierującym wszelkimi środkami adresowanymi do Umawiających się Stron i wiążącymi je, oraz nadzorującym pracę Agencji;
- (c) Agencji, której statut stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Konwencji, będącej organem, któremu powierzono wykonywanie zadań Organizacji, stosownie do postanowień przepisów niniejszej Konwencji oraz zadań, wyznaczonych mu przez Zgromadzenie Ogólne albo Radę, uprawnionym do inicjowania stosownych projektów oraz do uruchamiania środków technicznych, finansowych i dotyczących zatrudnienia, niezbędnych do osiągnięcia celów wskazanych w niniejszej Konwencji.

3. Siedziba Organizacji znajduje się w Brukseli.

## Artykuł 2

1. Zadania Organizacji są następujące:

- a) rozwijanie i zatwierdzanie szczegółowych planów w celu harmonizacji i integracji systemów i służb ruchu lotniczego Umawiających się Stron, a w szczególności systemów naziemnych i pokładowych w żegludze powietrznej, z punktu widzenia ustanowienia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym,
- (b) koordynowanie planów wdrożeniowych Umawiających się Stron, w celu zapewnienia zbieżności z jednolitym europejskim systemem zarządzania ruchem lotniczym,
- (c) studiowanie i koordynowanie w imieniu Umawiających się Stron spraw z dziedziny żeglugi powietrznej, będących przedmiotem badań ze strony Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innych międzynarodowych organizacji zainteresowanych lotnictwem cywilnym, oraz koordynowanie i przedstawianie tym organizacjom poprawek lub propozycji,
- (d) definiowanie, projektowanie, rozwijanie, zatwierdzanie i organizowanie wdrożenia jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym,
- (e) rozwijanie i kierowanie wspólnym europejskim systemem zarządzania przepływem ruchu lotniczego we wspólnym międzynarodowym ośrodku, w ramach działań, o których mowa w literze d);



- (f) rozwijanie, przyjmowanie i rewidowanie wspólnych standardów, specyfikacji i praktyk dla celów systemów zarządzania ruchem lotniczym i służb,
- (g) rozwijanie i wspieranie procedur postępowania ukierunkowanego na strategię wspólnego nabywania systemów ruchu lotniczego i urzędzeń;
- (h) koordynowanie programów badawczo rozwojowych Umawiających się Stron odnoszących się do nowych osiągnięć technicznych w dziedzinie żeglugi powietrznej, zbieranie i rozsyłanie ich rezultatów oraz promowanie i prowadzenie wspólnych badań, testów i odpowiednich badań poszukiwawczych i rozwojowych, w tym technicznych, w tej dziedzinie;
- (i) ustanowienie niezależnego systemu kontroli działalności obejmującego wszystkie aspekty zarządzania ruchem lotniczym, łącznie z polityką i planowaniem, zarządzaniem systemami zabezpieczenia na i wokół lotnisk oraz w przestrzeni powietrznej, łącznie z finansowymi i ekonomicznymi aspektami świadczonych usług, oraz wyznaczanie zadań odnoszących się do tych aspektów;
- (j) badanie i promowanie działań zmierzających do zwiększenia racjonalnego gospodarowania i efektywności działania w żegludze powietrznej,
- (k) rozwijanie i wspieranie wspólnych kryteriów, procedur i metod w celu zapewnienia najwyższej sprawności i jakości systemów zarządzania ruchem lotniczym oraz służb ruchu lotniczego;
- (l) opracowywanie propozycji w zakresie zharmonizowania przepisów odnoszących się do europejskich służb ruchu lotniczego;

- (m) popieranie zwiększenia efektywności i elastyczności wykorzystania przestrzeni powietrznej przez cywilnych i wojskowych użytkowników;
  - (n) opracowywanie i wspieranie skoordynowanej lub wspólnej polityki w celu poprawienia jakości zarządzania ruchem lotniczym na i wokół lotnisk;
  - (o) opracowywanie i wspieranie wspólnych kryteriów selekcji i wspólnej polityki w sprawach szkolenia, licencjonowania i sprawdzania umiejętności pracowników służb ruchu lotniczego;
  - (p) opracowywanie, ustanawianie i kierowanie częściami składowymi przyszłego wspólnego europejskiego systemu, powierzonego Organizacji przez Umawiające się Strony;
  - (q) ustanawianie, fakturowanie i inkasowanie opłat trasowych w imieniu Umawiających się Stron, uczestniczących we wspólnym systemie opłat trasowych , zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4;
  - (r) ustanawianie i wdrażanie mechanizmu wielostronnego rozwijania i harmonizacji przepisów w zakresie bezpieczeństwa w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym;
  - (s) wykonywanie wszystkich innych zadań odnoszących się do zasad i celów Konwencji;
2. Na życzenie jednej lub większej liczby Umawiających się Stron i na podstawie specjalnej umowy lub umów zawartych pomiędzy Organizacją i zainteresowanymi Umawiającymi się Stronami, Organizacja może :
- (a) udzielać pomocy tym Umawiającym się Stronom w projektowaniu, specyfikacji potrzeb i ustanawianiu systemów ruchu lotniczego i służb;

- (b) dostarczyć i kierować, całkowicie lub częściowo, urządzeniami i służbami ruchu lotniczego w imieniu tych Umawiających się Stron;
- (c) udzielać asysty tym Umawiającym się Stronom w ustanawianiu, fakturowaniu, inkasowaniu i zbieraniu opłat należnych im od użytkowników służb ruchu lotniczego i które to opłaty nie są objęte załącznikiem nr 4 do niniejszej Konwencji.

3. Organizacja może :

- (a) zawierać specjalne umowy z państwami, nie będącymi Umawiającymi się Stronami, zainteresowanymi uczestnictwem w wykonaniu zadań określonych w artykule 2 ustęp 1;
- (b) na prośbę państwa nie będącego Umawiającą się Stroną lub innej organizacji międzynarodowej, zgodnie z artykułem 2, wykonywać z ich upoważnienia inne zadania na podstawie specjalnych umów zawartych między Organizacją a zainteresowanymi państwami;

4. Organizacja powinna zapewnić, o ile jest to możliwe, żeby jej funkcje związane ze świadczeniem usług, w szczególności te , o których mowa w artykułach 2 ustęp 1 litera e), 2 ustęp 1 litera q) i 2 ustęp 3 litera b) były realizowane niezależnie od jej funkcji regulacyjnych.

5. W celu ułatwienia wykonywania swoich zadań, Organizacja może, na podstawie decyzji Zgromadzenia Ogólnego, tworzyć podmioty podlegające szczególnym przepisom prawa o zrzeszaniu się, regulowanym albo przez prawo międzynarodowe publiczne albo przez prawo krajowe Umawiającej się Strony, lub posiadać większościowy pakiet uczestnictwa w tych podmiotach.

### Artykuł 3

1. Konwencja ma zastosowanie do trasowych usług żeglugi powietrznej i związanych z nimi usług podejścia do lądowania i lotniskowych świadczonych w ruchu lotniczym odbywającym się w Rejonach Informacji Powietrznej wymienionych w załączniku nr 2.
2. a) Jakiegokolwiek zmiana, którą Umawiająca się Strona chciałaby wprowadzić w wykazie Rejonów Informacji Powietrznej wymienionych w załączniku nr 2, w przypadku gdy może ona spowodować zmianę całkowitych granic przestrzeni powietrznej objętej przez tę Konwencję, wymaga decyzji Zgromadzenia Ogólnego podjętej w jednomyślnym głosowaniu;  
b) Jakiegokolwiek zmiana nie powodująca zmiany, o której mowa w literze a), wymaga jednak powiadomienia Organizacji o tym fakcie przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę.
3. Dla celów tej Konwencji wyrażenie "ruch lotniczy" obejmuje te cywilne statki powietrzne oraz te wojskowe, celne i policyjne statki powietrzne, które stosują się do procedur Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Na podstawie specjalnej umowy, zgodnie z postanowieniem artykułu 2 ustęp 2 litera b), Umawiająca się Strona może wnioskować, aby wyrażenie „ruch lotniczy” odnosiło się także do innego ruchu lotniczego odbywającego się w granicach jego terytorium.

### Artykuł 4

Organizacja posiada osobowość prawną. Na terytorium Umawiających się Stron posiada pełną zdolność prawną, taką samą, jaką posiadają inne osoby prawne zgodnie z prawem krajowym; posiada ona,

między innymi, prawo do nabywania i przekazywania majątku ruchomego i nieruchomości oraz prawo do drogi sądowej. Organizacja reprezentowana jest przez Agencję działającą w jej imieniu, jeżeli Konwencja ta lub statut określony w załączniku nr 1 nie stanowią inaczej. Majątkiem Organizacji administruje Agencja.

#### Artykuł 5

1. Zgromadzenie Ogólne składa się z reprezentantów Umawiających się Stron na szczeblu ministerialnym. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć kilku przedstawicieli, w szczególności w celu uwzględnienia interesów zarówno lotnictwa cywilnego, jak i obrony narodowej, ale mają oni tylko jeden głos.
2. Rada składa się z reprezentantów Umawiających się Stron na szczeblu dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego. Każda Umawiająca się Strona może wskazać kilku przedstawicieli, w szczególności w celu uwzględnienia zarówno interesów lotnictwa cywilnego, jak i obrony narodowej, ale mają oni tylko jeden głos.
3. W sprawach odnoszących się do jednolitego systemu opłat trasowych Zgromadzenie Ogólne i Rada kompletowane są z reprezentantów tych Umawiających się Stron, które uczestniczą we wspólnym systemie opłat trasowych na warunkach określonych w załączniku nr 4.
4. Reprezentanci organizacji międzynarodowych, które chcą współuczestniczyć w pracy Organizacji, o ile ma to zastosowanie, zapraszani są przez Zgromadzenie Ogólne lub Radę do uczestnictwa w organach Organizacji w charakterze obserwatorów.

#### Artykuł 6

1. Zgromadzenie Ogólne podejmuje decyzje w stosunku do Umawiających się Stron, Rady i Agencji, w szczególności w sprawach określonych w artykule 1 ustęp 2 litera a).

Ponadto Zgromadzenie Ogólne jest uprawnione do:

- (a) wyznaczania Dyrektora Generalnego Agencji, na zalecenie Rady;
- (b) upoważniania do występowania w imieniu Organizacji przed Stałym Trybunałem Arbitrażowym w Hadze w sprawach określonych w artykule 34,
- (c) ustanawiania zasad mających zastosowanie do funkcjonowania wspólnego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym, określonego w artykule 2 ustęp 1 litera e);
- (d) zatwierdzania zmian załącznika nr 1 zgodnie z warunkami głosowania określonymi w artykule 8 ustęp 1,
- (e) zatwierdzania zmian załącznika nr 2 i nr 4 zgodnie z warunkami głosowania określonymi w artykule 8 ustęp 3;
- (f) dokonywania okresowego przeglądu zadań Organizacji.

2. Przy określaniu wspólnej polityki w zakresie opłat trasowych Zgromadzenie Ogólne posiada , między innymi, uprawnienie do :

- (a) ustanawiania zasad rządzących szacowaniem kosztów Umawiających się Stron i Organizacji obciążających użytkowników korzystających z trasowych urządzeń żeglugi powietrznej i służb;
- (b) określania formuły, która będzie stosowana przy obliczaniu opłat trasowych;
- (c) określania zasad rządzących zwolnieniem z opłat trasowych, a ponadto do późniejszego podejmowania decyzji o

zwolnieniu ustalonych kategorii lotów z opłat trasowych określonych w załączniku nr 4; koszty poniesione w związku z dostarczonymi urządzeniami trasowymi żeglugi powietrznej i służbami mogą być odzyskiwane bezpośrednio przez Umawiające się Strony;

(d) zatwierdzania sprawozdań Rady odnoszących się do opłat trasowych.

3. Zgromadzenie Ogólne może:

(a) przedstawiać Radzie do zbadania każdą sprawę podlegającą jego kompetencji;

(b) przekazać Radzie, jeżeli jest taka potrzeba, uprawnienie do podejmowania decyzji w sprawach podlegających jego kompetencji, określonych w artykule 1 ustęp 2 litera a);

(c) powoływać organy pomocnicze, jeżeli uzna to za potrzebne.

## Artykuł 7

1. Rada, zgodnie z uprawnieniami przyznanymi jej tą Konwencją, przy zadaniach określonych w artykule 2 ustęp 1, może podejmować decyzje w stosunku do Umawiających się Stron.

2. Rada, stosownie do jej uprawnień nadzorczych w stosunku do Agencji, przyznanych jej niniejszą Konwencją :

(a) zatwierdza, po konsultacji z reprezentatywnymi, uznanymi przez nią, organizacjami użytkowników przestrzeni powietrznej, pięcioletni i roczny plan pracy Agencji przedłożony jej przez Agencję w wykonaniu zadań określonych w artykule 2, razem z pięcioletnim planem finansowym oraz budżetem i łącznie z zobowiązaniami finansowy-

mi, sprawozdaniem z działalności Agencji i sprawozdania-  
mi przedkładanymi stosownie do artykułów 2 ustęp 2 lite-  
ra c), 10 ustęp 3 i 11 ustęp 1 statutu Agencji;

(b) zatwierdza zasady rządzące ogólną strukturą organizacyj-  
ną Agencji;

(c) nadzoruje działalność Agencji w dziedzinie opłat w  
żegludze powietrznej;

(d) określa, po konsultacji z reprezentatywnymi, uznanymi  
przez nią, organizacjami użytkowników przestrzeni po-  
wietrznej i lotnisk ogólne warunki funkcjonowania wspól-  
nego, europejskiego systemu zarządzania przepływem ruchu  
lotniczego, zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 litera e),  
biorąc pod uwagę prerogatywy egzekwowane przez państwa  
przy zarządzaniu ich przestrzenią powietrzną. Warunki  
te określają, między innymi, mające zastosowanie przepi-  
sy jak również procedury stosowane przy rejestrowaniu  
niezgodności z tymi przepisami;

(e) na podstawie regularnych sprawozdań Agencji, jeżeli uzna  
to za konieczne, wydaje Agencji zalecenia służące wyko-  
naniu przez Agencję wyznaczonych jej zadań, i zatwierdza  
umowy o współpracy pomiędzy Agencją i zainteresowanymi  
krajowymi organizacjami, umożliwiające jej inicjowanie  
odpowiednich projektów;

(f) wyznacza, na wniosek dyrektora generalnego, firmę dorad-  
czą biegłych audytorów do pomocy zespołowi audytorów  
przy sprawdzaniu zestawień rachunkowych wszystkich przy-  
chodów i wydatków;

(g) może wnioskować o poddanie służb Agencji administracyj-  
nej i technicznej kontroli ;



- (h) wydaje Dyrektorowi Generalnemu potwierdzenie z wykonania przez niego budżetu;
  - (i) zatwierdza wyznaczonych przez Dyrektora Generalnego dyrektorów Agencji;
  - (j) zatwierdza regulamin działania Dyrektora Generalnego, regulaminy pracy, przepisy finansowe i przepisy dotyczące umów;
  - (k) może aprobować rozpoczęcie przez Agencję negocjacji odnoszących się do specjalnych umów określonych w artykule 2, zatwierdza wynegocjowane umowy przed przedstawieniem ich do zatwierdzenia Zgromadzeniu Ogólnemu lub zawiera takie umowy, w przypadku gdy posiada do tego upoważnienie stosownie do postanowienia artykułu 13 ustęp 3;
  - (l) zatwierdza regulamin w zakresie ochrony danych;
  - (m) w wykonaniu zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera f określa zasady i tryby postępowań odnoszących się do standardów, specyfikacji i praktyk mających zastosowanie w systemach zarządzania ruchem lotniczym i służbach;
3. Rada ustanawia Komisję Kontroli Wewnętrznej i Komisję do spraw Przepisów Bezpieczeństwa. Komisje te inicjują na rzecz Rady odpowiednie propozycje i otrzymują administracyjne wsparcie i pomoc ze strony służb Agencji, posiadających niezbędny stopień niezależności przy wykonywaniu swoich zadań.
  4. Rada ustanawia Stały Wspólny Komitet Cywilno-Wojskowy.
  5. Rada ustanawia Zespół Audytorów, któremu może przekazać zarówno swoje obowiązki, jak i zgodnie ze szczegółowym zakresem upoważnień, swoje uprawnienia.

6. Rada może korzystać z pomocy innych komitetów funkcjonujących w innych dziedzinach działalności Organizacji.
7. Rada może przekazać Stałemu Wspólnemu Komitetowi Cywilno-Wojskowemu i innym komitetom utworzonym po wejściu w życie Konwencji zarówno swoje obowiązki, jak i zgodnie ze szczegółowym zakresem upoważnień, także i uprawnienia. Przekazanie tych obowiązków lub uprawnień nie uniemożliwia Radzie, w dowolnym momencie, zajęcia się tymi sprawami w ramach realizacji zadania sprawowania ogólnego nadzoru.

#### Artykuł 8

1. Decyzje podejmowane w stosunku do Umawiających się Stron przez Zgromadzenie Ogólne, w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera a) i artykułu 6 ustęp 1, lub przez Radę w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera b) i artykułu 7 ustęp 1, podejmuje się większością oddanych głosów, przy zachowaniu warunku, że większość ta reprezentuje co najmniej  $\frac{3}{4}$  oddanych głosów ważonych, stosownie do przydziału głosów określonego w artykule 11, i że w głosowaniu uczestniczyło co najmniej  $\frac{3}{4}$  Umawiających się Stron.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych w sprawach określonych w artykułach 2 ustęp 1 litera i), p), r), i s), 2 ustęp 5, 6 ustęp 1 litera a), c) i d), 6 ustęp 2, 6 ustęp 3 litera b), 7 ustęp 2 litera d), j) i k), 7 ustęp 3, 7 ustęp 7, 12, 13 ustęp 2 i ustęp 3.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych stosownie do artykułu 3 załącznika nr 4. Decyzje te, jeżeli dotyczą stawek jednostkowych, taryf i warunków stosowania systemu opłat trasowych, o którym mowa w artykule 3 litera c) załącznika nr 4, nie będą miały zastosowania do

Umawiającej się Strony, jeżeli głosowała ona przeciwko tym decyzjom i tak zdecydowała. W tym przypadku, Umawiająca się Strona przedkłada oświadczenie wyjaśniające przyczyny takiego stanu rzeczy i nie może poddawać w wątpliwość wspólnej polityki, o której mowa w artykule 6 ustęp 2.

2. Decyzje podejmowane w stosunku do Agencji przez Zgromadzenie Ogólne , w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera a) i c) i artykułu 6 ustęp 1, lub przez Radę, w szczególności na podstawie artykułu 1 ustęp 2 litera b) i c), podejmuje się większością głosów, przy zachowaniu warunku, że większość ta reprezentuje więcej niż połowę oddanych głosów ważonych, stosownie do przydziału głosów określonego w artykule 11, i że w głosowaniu uczestniczyła więcej niż połowa Umawiających się Stron.

W sprawach szczególnej wagi, i na życzenie co najmniej 1/3 Umawiających się Stron uprawnionych do głosowania, większość powinna stanowić co najmniej 3/4 oddanych głosów, a nie połowę.

Zasada ta stosowana jest także w stosunku do decyzji podejmowanych w sprawach określonych w artykułach 6 ustęp 1 litera b), 6 ustęp 3 litera a), 7 ustęp 2 litera a), b), c), e), i), l) i m), 9 ustęp 2 i 10 ustęp 2.

3. Jednakże, jednomyślnego głosowania wymagają decyzje dotyczące zgłoszeń o przystąpienie do Organizacji, o których mowa w artykule 39, dokonywania jakichkolwiek zmian w załączniku nr 2, za wyjątkiem sprawy określonej w artykule 3 ustęp 2 litera b), i w załączniku nr 4, oraz warunki rządzące wypowiedzeniem albo przystąpieniem określone w artykule 36 ustęp 4 i ustęp 5, 38 ustęp 3 i ustęp 4.

4. Decyzje podejmowane przez Zgromadzenie Ogólne i Radę są wiążące dla Umawiających się Stron i Agencji stosownie do artykułu 9.

#### Artykuł 9

1. W przypadku gdy Umawiająca się Strona notyfikuje Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie, że z powodu nadzwyczajnych okoliczności związanych z obroną narodową i bezpieczeństwem wewnętrznym nie może podjąć działania na podstawie decyzji przyjętej większością oddanych głosów, jak określono w artykule 8 ustęp 1, może ona nie zastosować się do tej decyzji po przedłożeniu Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie wyjaśnienia przyczyn takiego stanu rzeczy oraz stwierdzeniu, czy:
  - a) niezastosowanie się do decyzji dotyczy sprawy co do której nie ma przeszkód, żeby decyzja podjęta w tej sprawie skutkowałą w stosunku do pozostałych Umawiających się Stron, co oznacza, że zainteresowana Umawiająca się Strona nie stosuje się do tej decyzji w całości albo stosuje się do niej tylko częściowo;
  - b) niezastosowanie się do decyzji dotyczy zagadnienia tak istotnego dla obrony narodowej i bezpieczeństwa wewnętrznego, że decyzja ta nie powinna być wykonywana, aż do chwili podjęcia drugiej decyzji w tej sprawie zgodnie z postanowieniami, o których mowa w ustępie 2 litera b).
2. a) W przypadku zgłoszenia okoliczności, o których mowa w ustępie 1 litera a) Dyrektor Generalny przedkłada Zgromadzeniu Ogólnemu lub Radzie, co najmniej raz w roku, sprawozdania ukazujące postęp jakiego dokonano w kierunku wy-

eliminowania sytuacji uchylania się Umawiających się Stron od wykonywania decyzji;

- b) w przypadku zgłoszenia, o którym mowa w ustępie 1 litera b), wykonanie decyzji zostaje wstrzymane, aż do chwili ponownego przedstawienia sprawy, w wyznaczonym okresie, Zgromadzeniu Ogólnemu, w celu wydania drugiej decyzji, nawet jeżeli pierwsza decyzja była wydana przez Radę. Jeżeli, w wyniku powtórnego badania, druga decyzja potwierdzi pierwszą, Umawiająca się Strona może nie zastosować się do decyzji na warunkach określonych w ustępie 1 litera a). Zgromadzenie Ogólne dokonuje sprawdzenia pierwszej decyzji w okresie nie przekraczającym roku.
3. W przypadku stanu wojny lub konfliktu, postanowienia tej Konwencji nie wpływają na wolność działania żadnej Umawiającej się Strony, objętej tym stanem. Ta sama zasada stosowana jest w przypadku kryzysu lub wewnętrznego zagrożenia. W szczególności każda z Umawiających się Stron może czasowo przejąć ponownie odpowiedzialność za całość lub część służb ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej podlegającej jej kontroli na podstawie przewagi interesu narodowego, w szczególności w obszarze obronnym. Konstrukcja europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym powinna pozwolić na wznowienie takich służb zgodnie z zapotrzebowaniem Umawiających się Stron.

#### Artykuł 10

1. Roczna składka każdej Umawiającej się Strony do budżetu określana jest, na każdy rok finansowy, przy zastosowaniu następującej zasady:

- (a) wstępne 30% składki obliczane jest proporcjonalnie do produktu narodowego brutto Umawiających się Stron, zdefiniowanego w ustępie 2;
- (b) pozostałe 70% składki obliczane jest proporcjonalnie do wartości bazy kosztowej urządzeń trasowych Umawiających się Stron, zdefiniowanej w ustępie 4.
2. Produkt narodowy brutto stosowany w obliczeniach określany jest na podstawie danych statystycznych opracowywanych przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, zaś w przypadku braku tych danych, na podstawie danych innej jednostki dającej równorzędne gwarancje i wyznaczonej decyzją Rady, poprzez obliczenie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat, za które są dostępne te dane statystyczne. Wartość produktu narodowego brutto jest obliczana na podstawie współczynnika kosztu i cen bieżących wyrażonych w odpowiedniej europejskiej jednostce obliczeniowej.
3. Baza kosztowa urządzeń trasowych, stosowana w obliczeniach, jest bazą kosztową ustaloną w oparciu o ostatni rok, poprzedzający dany rok finansowy.

#### Artykuł 11

1. Przydział (ważenie) głosów , o którym mowa w artykule 8, określany jest zgodnie z następującą tabelą:

Roczna składka Umawiającej się Strony jako procentowy udział w ogólnej rocznej sumie składek wszystkich Umawiających się Stron	Liczba głosów
Mniej niż 1%	1
od 1 do mniej niż 2%	2
od 2 do mniej niż 3%	3
od 3 do mniej niż 4 1/2%	4

od 4 1/2 do mniej niż 6%	5
od 6 do mniej niż do 7 1/2%	6
od 7 1/2 do mniej niż 9%	7
od 9 do mniej niż 11%	8
od 11 do mniej niż 13%	9
od 13 do mniej niż 15%	10
Od 15 do mniej niż 18%	11
od 18 do mniej niż 21%	12
od 21 do mniej niż 24%	13
od 24 do mniej niż 27%	14
od 27 do mniej niż 30%	15
30%	16

2. Od daty wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu Brukseli w 1997 r., wstępnie liczbę głosów ustala się poprzez odniesienie do powyższej tabeli i zgodnie z zasadą określoną w artykule 10 odnoszącą się do określania rocznej składki Umawiających się Stron w budżecie Organizacji.
3. W przypadku przystąpienia do Konwencji jakiegoś nowego państwa, liczba głosów Umawiających się Stron podlega ponownemu ustaleniu przy zastosowaniu tego samego trybu postępowania.
4. W każdym roku liczba głosów podlega ponownemu ustaleniu stosownie do powyższych postanowień.

#### Artykuł 12

Zgromadzenie Ogólne i Rada ustalają regulamin swojego postępowania, łącznie z zasadami określającymi wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego oraz przepisami określającymi tryb postępowania w trakcie głosowania i ustalanie quorum.

#### Artykuł 13

1. Dla realizacji swoich celów Organizacji utrzymuje niezbędne stosunki z właściwymi państwami i innymi organizacjami międzynarodowymi.
2. Z zachowaniem postanowień artykułu 7 ustęp 2 litera k), ustępu 3 niniejszego przepisu i artykułu 15, Zgromadzenie Ogólne posiada samodzielne upoważnienie do zawierania w imieniu Organizacji specjalnych porozumień, koniecznych dla wykonywania zadań Organizacji określonych w artykule 2.
3. Na wniosek Rady, Zgromadzenie Ogólne może przekazać swoje uprawnienie do podjęcia decyzji o zawarciu specjalnych porozumień, koniecznych do wykonywania zadań określonych w artykule 2.

#### Artykuł 14

Specjalne umowy, o których mowa w artykule 2 ustalają poszczególne zadania, uprawnienia i zobowiązania Stron umowy łącznie z porozumieniami finansowymi, i określają działania jakie należy podjąć. Umowy te negocjowane są przez Agencję stosownie do postanowienia artykułu 7 ustęp 2 litera k).

#### Artykuł 15

W granicach zaleceń Rady, Agencja może nawiązywać z właściwymi technicznymi służbami publicznymi lub prywatnymi Umawiających się Stron, państw nie członkowskich lub organizacji międzynarodowych te stosunki, które są istotne dla koordynacji ruchu lotniczego i dla działania służb Agencji. Z tych przyczyn, pod warunkiem poinformowania o tym Rady, Agencja może zawierać w imieniu Organizacji umowy o charakterze ściśle administracyj-



nym, technicznym lub handlowym, o ile są niezbędne dla jej funkcjonowania.

#### Artykuł 16

1. Przy nabywaniu przez Organizację majątku nieruchomego koniecznego dla zlokalizowania na terytorium Umawiającej się Strony urządzeń Organizacji, zgodnie z porozumieniem zawartym przez nią w tej sprawie z rządem Umawiającej się Strony, o ile jest taka potrzeba, należy uwzględniać interes publiczny zgodnie z przepisami prawa krajowego oraz z konsekwencjami, wynikającymi z przepisów tego prawa, odnoszącymi się do wywłaszczania nieruchomości na cele publiczne. Tryb postępowania wywłaszczeniowego na cele publiczne, przy braku umowy o nabyciu nieruchomości, wszczynają właściwe organy Umawiających się Stron, zgodnie z przepisami prawa krajowego odnoszącymi się do wywłaszczania nieruchomości na cele publiczne.
2. Na tych terytoriach Umawiających się Stron, na których tryb postępowania, o którym mowa w ustępie 1 nie występuje, Organizacja może wykorzystać tryb przymusowego nabycia, który jest stosowany przy dokonywaniu wywłaszczeń na rzecz lotnictwa cywilnego lub telekomunikacji.
3. Umawiające się Strony uznają prawo Organizacji do czerpania korzyści związanych ze świadczeniem usług i instalowaniem urządzeń na ich terytoriach, w wyniku zastosowania tych przepisów prawa krajowego, które w interesie publicznym, w tym samym celu, ograniczają prawa właścicieli majątku nieruchomego na rzecz służb państwowych, a zwłaszcza w zakresie ustanawiania służebności na cele publiczne.

Organizacja ponosi wydatki wynikające z zastosowania niniejszego artykułu, w tym za odszkodowania płatne zgodnie z prawem tego państwa, na terytorium którego położony jest majątek nieruchomy.

#### Artykuł 17

W przypadku wykonywania zadań Organizacji określonych w Artykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja stosuje przepisy obowiązujące na terytoriach Umawiających się Stron i w przestrzeni powietrznej, której obsługa została powierzona służbom ruchu lotniczego Umawiających się Stron na podstawie umów międzynarodowych, których są one stronami.

#### Artykuł 18

W przypadkach wykonywania zadań Organizacji określonych w Artykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja, w granicach uprawnień nadanych służbom ruchu lotniczego, wydaje wszelkie niezbędne instrukcje dowódcom statków powietrznych. Dowódcy statków powietrznych zobowiązani są do zastosowania się do tych instrukcji, z wyjątkiem przypadków siły wyższej, określonych w przepisach, o których mowa w artykule 17.

#### Artykuł 19

1. Wykonując zadania określone w artykule 2 ustęp 1 litera e) Organizacja określa, w powiązaniu z ogólnymi warunkami, o których mowa w artykule 7 ustęp 2 litera d), niezbędne regulacyjne środki zaradcze i powiadamia o nich operatorów statków powietrznych i odpowiednie służby ruchu lotniczego. Umawiające się Strony zapewnią, by operatorzy statków po-

wietrznych, dowódcy statków powietrznych i odpowiednie służby ruchu lotniczego zastosowały się do nich, jeżeli nie przeciwstawiają się temu oczywiste względy bezpieczeństwa.

2. Stosowanie się przez służby ruchu lotniczego Umawiających się Stron do ogólnych warunków i regulacyjnych środków zaradczych, o których mowa w ustępie 1 stanowi wyłączną odpowiedzialność wspomnianej Umawiającej się Strony.
3. W przypadku niezastosowania się przez operatora statku powietrznego lub jego dowódcy do ogólnych warunków lub regulacyjnych środków zaradczych, o których mowa w ustępie 1 na wnioski Organizacji będą prowadzone przeciwko tym osobom postępowania:
  - (a) przez Umawiającą się Stronę gdzie niezastosowanie się zostało zarejestrowane, na jej własnym terytorium;
  - (b) przez Organizację, jeżeli zgodnie z podstawami jurysdykcji wskazanymi w artykule 35 Umawiająca się Strona, gdzie postępowanie powinno być prowadzone, wyrazi na to zgodę.
4. Umawiające się Strony inkorporują do swojego krajowego porządku prawnego te postanowienia, które zapewnią stosowanie ogólnych warunków określonych w artykule 7 ustęp 2 litera d).

#### Artykuł 20.

W czasie wykonywania zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i, o ile ma to zastosowanie, w artykule 2 ustęp 2 litera b) naruszenie przepisów żeglugi powietrznej popełnione w przestrzeni powietrznej, w której zapewnienie służb ruchu lotniczego zostało powierzone Agencji, jest odnotowywane w raportach urzędników specjalnie do tego upoważnionych przez Agencję, z za-

chowaniem uprawnienia urzędników Umawiających się Stron do dokonywania, zgodnie z prawem krajowym, zgłoszeń o naruszeniach takiego samego rodzaju. Raporty, o których mowa powyżej odnoszą przed sądami krajowymi taki sam skutek, jak te, które zostały sporządzone przez urzędników danego państwa wyznaczonych do zgłaszania naruszeń takiego samego rodzaju.

#### Artykuł 21

1. Rozpowszechnianie publikacji i innych materiałów informacyjnych wysyłanych z Organizacji lub przysyłanych do niej w związku z jej oficjalną działalnością nie może być ograniczone.
2. Dla celów oficjalnego kontaktowania się i przesyłania wszystkich jej dokumentów, Organizacja korzysta z uprzywilejowanego traktowania, nie mniejszego aniżeli to, które jest zapewniane przez każdą Umawiającą się Stronę równorzędnym organizacjom międzynarodowym.

#### Artykuł 22

1. Na terytoriach Umawiających się Stron, Organizacja jest zwolniona ze wszelkich ceł, podatków i opłat związanych z jej utworzeniem, rozwiązaniem albo likwidacją.
2. Organizacja jest zwolniona ze wszelkich ceł, podatków i opłat związanych z nabyciem majątku nieruchomego, koniecznego dla wykonania jej zada\_.
3. Organizacja jest zwolniona z wszelkich bezpośrednich podatków odnoszących się do jej majątku, aktywów i przychodu.

4. Organizacja jest zwolniona z wszelkich pośrednich obciążeń podatkowych będących wynikiem emitowania przez nią pożyczek i związanych z Organizacją.
5. Organizacja jest zwolniona z wszelkich form opodatkowania o charakterze dyskryminującym lub wyjątkowym.
6. Zwolnienia przewidziane w tym artykule nie mają zastosowania do podatków i opłat pobieranych jako zapłata za usługi użyteczności publicznej.

### Artykuł 23

1. Organizacja jest zwolniona z wszystkich opłat celnych i podatków albo równoważnych opłat, innych aniżeli opłaty związane ze świadczonymi przez nią usługami. Ponadto nie dotyczą jej wszelkie zakazy lub ograniczenia importowe i eksportowe odnoszące się do materiałów, sprzętu, zapasów i innych towarów importowanych do użytku służbowego Organizacji lub przeznaczonych dla jej budynków, urządzeń, a także do jej funkcjonowania.
2. Towary importowane w sposób, o którym mowa w ustępie 1, nie mogą być sprzedawane, pożyczane lub przekazywane bezpłatnie na terytorium Umawiającej się Strony, na które zostały wprowadzone, chyba że nastąpi to na warunkach ustalonych przez rząd zainteresowanej Umawiającej się Strony.
3. W celu upewnienia się, że materiały, sprzęt, zapasy oraz inne towary, o których mowa w ustępie 1, importowane na rachunek Organizacji, zostały rzeczywiście dostarczone dla tej Organizacji i są rzeczywiście używane w jej służbowych budynkach oraz urządzeniach albo dla potrzeb jej funkcjonowania, mogą być podejmowane wszelkie stosowne środki kontroli.

4. Niezależnie od zwolnień , o których w ustępie 1, Organizacja jest zwolniona z wszelkich opłat celnych oraz wszelkich zakazów importu i eksportu lub ograniczeń odnoszących się do publikacji, o których mowa w artykule 13 załączonego do Konwencji statutu .

#### Artykuł 24

1. Organizacja może posiadać wszelką walutę i prowadzić konta w różnych walutach w takim zakresie w jakim jest to konieczne dla przeprowadzania transakcji służących realizacji jej celów.
2. Umawiające się Strony zobowiązują się, na warunkach określonych w prawie krajowym i umowach międzynarodowych, przekazać Organizacji pełnomocnictwa, niezbędne do dokonywania przelewów środków finansowych związanych z powstaniem i funkcjonowaniem Organizacji, łącznie z pełnomocnictwami związanymi z emitowaniem i obsługą pożyczek, jeżeli rząd zainteresowanej Umawiającej się Strony wyrazi zgodę na emisję tych pożyczek.

#### Artykuł 25

1. Agencja może powołać do służby wykwalifikowane osoby będące obywatelami Umawiających się Stron.
2. Personel Organizacji i członkowie ich rodzin, prowadzący z nimi wspólne gospodarstwo domowe, korzystają ze zwolnienia z ograniczeń imigracyjnych i związanych z rejestracją cudzoziemców, ogólnie przyznawanego personelowi porównywalnych organizacji międzynarodowych.

3. a) Umawiające się Strony, w okresie międzynarodowego kryzysu przyznają personelowi Agencji i członkom ich rodzin prowadzących z nimi wspólne gospodarstwo domowe te same ułtwienia repatriacyjne co personelowi innych organizacji międzynarodowych.  
b) Postanowienie, o którym mowa w literze a) nie wpływa na zobowiązania pracownicze wobec Organizacji.
4. Od postanowień ustępu 1 i 2 nie ma wyjątków, chyba, że chodzi o względy polityki państwowej, bezpieczeństwa lub zdrowia publicznego.
5. Personel Organizacji:
  - a) w przypadku przywozu rzeczy osobistych, majątku ruchomego i innych przedmiotów użytku domowego, jeżeli nie są nowe i są przywiezione z zagranicy w celu pierwszego osiedlenia się na danym terytorium oraz w przypadku wywozu tych samych rzeczy i majątku ruchomego po zakończeniu swojego zatrudnienia, jest zwolniony od opłat celnych i opłat, innych aniżeli te, które są związane ze świadczeniem usług,
  - b) przy podejmowaniu swoich obowiązków na terytorium jakiegokolwiek Umawiającej się Strony, może wieźć swój samochód osobisty korzystając z czasowego zwolnienia od cła, a następnie, lecz nie później jednak niż po upływie okresu zatrudnienia, wywieźć ten pojazd korzystając również w tym przypadku ze zwolnienia od cła. W obydwu sytuacjach musi on jednak spełnić warunki uznane przez rząd zainteresowanych Umawiających się Stron, w każdym indywidualnym przypadku, jako konieczne do spełnienia,
  - c) posiada nienaruszalność ich oficjalnych świadectw i dokumentów.

6. Umawiające się Strony nie są zobowiązane do zapewnienia ich własnym obywatelom ułatwień, o których mowa w ustępie 5 a) i b).
7. Dodatkowo oprócz przywilejów, zwolnień i ułatwień zapewnionych personelowi Organizacji, dyrektor generalny Agencji posiada zwolnienie od jurysdykcji w zakresie jego działań, w tym wypowiedzi słownych i pisanych, przyznane mu w związku z wykonywaniem przez niego jego funkcji. Immunitet ten nie ma zastosowania w przypadku popełnienia wykroczenia w ruchu drogowym albo w przypadku wyrządzenia szkody przez pojazd należący do niego lub kierowany przez niego.
8. Zainteresowane rządy zobowiązane są podjąć wszelkie niezbędne działania do zapewnienia nieograniczonego przesyłania wynagrodzeń netto pracowników.

#### Artykuł 26

Reprezentanci Umawiających się Stron, w czasie wykonywania swoich zadań i w trakcie podróży do i z miejsc spotkań, posiadają nietykalność wszystkich swoich oficjalnych świadectw i dokumentów.

#### Artykuł 27

Z powodu posiadania własnego systemu gwarancji socjalnych, Organizacja, Dyrektor Generalny i personel Organizacji zwolnieni są z wszelkich obowiązkowych składek na rzecz krajowych organów ubezpieczenia społecznego, bez uszczerbku dla umów pomiędzy Organizacją a Umawiającymi się Stronami, istniejących od czasu wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli w 1997r.

#### Artykuł 28



1. Do kontraktowej odpowiedzialności Organizacji stosuje się prawo właściwe dla umowy, o którą chodzi.
2. W przypadku odpowiedzialności nie kontraktowej, Organizacja naprawia szkody powstałe w wyniku zaniedbań jej organów lub jej pracowników, w związku z ich zatrudnieniem, jeśli szkody te mogą być im przypisane. Postanowienie to nie wyklucza prawa poszkodowanych do dochodzenia innego odszkodowania na podstawie przepisów prawa krajowego Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 29

1. a) Urządzenia Organizacji są nienaruszalne. Nieruchomości i majątek Organizacji zwolniony jest od jakiegokolwiek zajęcia, wywłaszczenia lub konfiskaty.  
b) Archiwa Organizacji i wszystkie jej oficjalne świadectwa i dokumenty są nienaruszalne, gdziekolwiek by się nie znajdowały.
2. Nieruchomości i majątek Organizacji nie podlegają zajęciu ani egzekucji, z wyjątkiem egzekucji w wykonaniu wyroku sądowego. Jeśli Organizacja nie otrzymała właściwego zawiadomienia o postępowaniu w sprawie i nie miała stosownej możliwości do złożenia sprzeciwu wobec wykonania wyroku, taki wyrok sądowy nie podlega wykonaniu. Urządzenia Organizacji, jednakże, nie podlegają zajęciu ani egzekucji prowadzonej w stosunku do nich.
3. Pomimo postanowień ustępu 1 i 2, właściwe władze państwa, w którym Organizacja posiada swoją siedzibę i inne państwa, na terytoriach których Organizacja posiada zlokalizowane swoje urządzenia i archiwa, po powiadomieniu o tym Dyrektora Generalnego Agencji, w celu umożliwienia prowadzenia postępowania sądowego i zapewnienia wykonalności wyroków są-

dowych na ich poszczególnych terytoriach, udostępniają takie urządzenia i archiwa.

### Artykuł 30

1. Organizacja współpracuje przez cały czas z właściwymi władzami Umawiających się Stron, w celu ułatwienia pracy ich wymiarom sprawiedliwości, zapewnienia przestrzegania przepisów policyjnych i zapobiegania nadużyciom, które mogłyby być powstać w związku z przywilejami, immunitetami, zwolnieniami i udogodnieniami wyszczególnionymi w niniejszej Konwencji.
2. Organizacja ułatwia , w jak największym stopniu , wykonywanie robót publicznych na obszarze lub w sąsiedztwie jakiegokolwiek jej majątku nieruchomego , użytkowanego przez nią na terytoriach Umawiających się Stron.

### Artykuł 31

W przypadku wykonywania przez Organizację zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i , o ile zachodzi taka potrzeba, w artykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja zobowiązana jest uwzględniać umowy międzynarodowe i przepisy krajowe odnoszące się do dopuszczenia do lotu, przelotu i bezpieczeństwa lotu nad terytoriami zainteresowanych Umawiających się Stron, wiążące dla Agencji" oraz podejmować wszelkie działania niezbędne do zastosowania tych umów i przepisów.

### Artykuł 32

W czasie wykonywania przez Organizację zadań określonych w artykule 2 ustęp 1 litera e) i o ile zachodzi taka potrzeba, w ar-

tykule 2 ustęp 2 litera b) Agencja przekazuje Umawiającym się Stronom na ich żądanie wszystkie niezbędne informacje dotyczące statku powietrznego, na temat którego posiada wiedzę wynikającą z wykonywanych przez nią zadań, w celu umożliwienia Umawiającym się Stronom dokonania sprawdzenia czy przestrzegane są umowy międzynarodowe i przepisy krajowe.

### Artykuł 33

Umawiające się Strony uznają za nieodzowne dla Agencji, by osiągała równowagę finansową i by otrzymała do dyspozycji odpowiednie środki finansowe, w granicach limitów i na warunkach określonych w niniejszej Konwencji i statucie Agencji zawartym w załączniku nr 1.

### Artykuł 34

1. Jakikolwiek spór, który może powstać pomiędzy Umawiającymi się Stronami lub Umawiającymi się Stronami a Organizacją, reprezentowaną przez Komisję, związany z interpretacją, zastosowaniem lub działaniem niniejszej Konwencji łącznie z jej istnieniem, ważnością i wygaśnięciem, i który nie został w ciągu 6 miesięcy rozstrzygnięty w bezpośrednich negocjacjach lub przy użyciu innej metody, będzie poddany postępowaniu arbitrażowemu przed Stałym Trybunałem Arbitrażowym w Hadze, zgodnie z fakultatywnymi zasadami arbitrażowymi tego Trybunału.
2. Sąd arbitrażowy składa się z trzech arbitrów.
3. Siedziba sądu arbitrażowego znajduje się w Hadze. Międzynarodowe Biuro Stałego Trybunału Arbitrażowego prowadzi re-

jestr sądowy i świadczy wszelkie administracyjne usługi potrzebne Stałemu Trybunałowi Arbitrażowemu.

4. Decyzje Stałego Trybunału Arbitrażowego są wiążące dla stron sporu.

#### Artykuł 35

1. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika nr 4 do Konwencji, w celu nadania mocy prawnej ściąganiu należności z tytułu opłat trasowych, sądy Umawiających się Stron posiadają prawo do wyłącznej jurysdykcji w rozpoznawaniu sporów pojawiających się w związku z działalnością Organizacji pomiędzy Organizacją, reprezentowaną przez dyrektora generalnego, a jakkolwiek osobą fizyczną lub prawną.
2. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika nr 4 do Konwencji, w celu nadania mocy prawnej ściąganiu należności z tytułu opłat trasowych, postępowanie wszczyna się na terytorium Umawiającej się Strony gdzie:
  - (a) pozwany ma miejsce zamieszkania lub zarejestrowane biuro;
  - (b) znajduje się miejsce prowadzenia przez pozwanego działalności - jeżeli ani jego miejsce zamieszkania ani zarejestrowane biuro nie znajdują się na terytorium Umawiającej się Strony;
  - c) znajduje się majątek pozwanego - w przypadku braku podstaw jurysdykcji wymienionych w literze a) i b);
  - (d) ma swoją siedzibę EUROCONTROL - w przypadku braku podstaw jurysdykcji wymienionych w literze a) - c).

## Artykuł 36

1. Dokonane zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Konwencji zmiany postanowień statutu Agencji, zawartego w załączniku nr 1, i do artykułu 16 i następnych, odnoszących się do wspólnego systemu opłat trasowych, określonego w załączniku nr 4 mają moc wiążącą na terytoriach Umawiających się Stron.
2. Postanowienia podatkowe zawarte w załączniku nr 3 do Konwencji i artykułach 1-15 odnoszące się do wspólnego systemu opłat trasowych zawartego w załączniku nr 4 do Konwencji nie mogą być zmienione przez Zgromadzenie Ogólne.
3. Każda Umawiająca się Strona jest związana postanowieniami załącznika nr 4 do Konwencji przez okres pięciu lat od dnia, w którym Konwencja ta w stosunku do niego weszła w życie. Ten pięcioletni okres jest automatycznie przedłużany na następny okres pięcioletni. Umawiająca się Strona notyfikuje Zgromadzeniu Ogólnemu na piśmie, ale nie później niż w ciągu dwóch lat przed upływem ważności danego pięcioletniego okresu, że nie zgadza się na dalsze przedłużenie tego okresu. Przestaje ona wówczas być związana postanowieniami załącznika nr 4 do Konwencji w momencie upływu ważności tego pięcioletniego okresu.
4. Prawa i zobowiązania związane z wypowiedzeniem Konwencji, jeżeli jest taka potrzeba, Umawiająca się Strona może określić w specjalnej umowie zawartej pomiędzy nią a Organizacją.  
  
Umowa ta wymaga zatwierdzenia przez Zgromadzenie Ogólne w drodze jednomyślnego głosowania, bez uczestnictwa wypowiadającej Konwencję Umawiającej się Strony.
5. Umawiająca się Strona, która nie jest dalej związana postanowieniami załącznika nr 4 do Konwencji może w każdym momencie złożyć na piśmie wniosek do Zgromadzenia Ogólnego o po-

nowne związanie jej postanowieniami tego załącznika . Będzie ona ponownie związana postanowieniami załącznika nr 4 do Konwencji po upływie 6 miesięcy od daty, w której Zgromadzenie Ogólne zaakceptowało jej wnioski w tej sprawie w drodze jednomyślnego głosowania Umawiających się Stron uczestniczących we wspólnym systemie. Zainteresowana Umawiająca się Strona będzie związana postanowieniami załącznika nr 4 do Konwencji przez okres pięciu lat liczony od daty ponownego związania się. Okres ten będzie automatycznie przedłużany na tych samych warunkach jak określone w ustępie 3.

#### Artykuł 37

Umawiające się Strony podejmują się zapewnić Agencji zastosowanie tych wszystkich statutowych postanowień zabezpieczających kontynuację dostarczania usług użyteczności publicznej, które są niezbędne dla zachowania ciągłości pracy operacyjnej Agencji.

#### Artykuł 38

1. Niniejsza konwencja, zmieniona Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i następnie zmieniona Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997r., zostaje przedłużona na czas nieokreślony.
2. Konwencja raz przedłużona w ten sposób obowiązuje przez dwadzieścia lat i każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć Konwencję, tak dalece jak jest tym zainteresowana, w drodze pisemnej notyfikacji rządowi Królestwa Belgii, który informuje rządy innych Umawiających się Stron o takiej notyfikacji.  
Decyzja o wypowiedzeniu Konwencji odnosi skutek ostatniego dnia roku kalendarzowego następującego po roku, w którym nastąpiło wypowiedzenie, pod warunkiem, że przed tą datą zosta-

nie zawarta specjalna umowa, o której mowa w ustępie 3. Przy niezachowaniu tego warunku decyzja wypowiedzenia odnosi skutek w terminie określonym w tej specjalnej umowie.

3. Prawa i zobowiązania wypowiedzającej Umawiającej się Strony, w szczególności o finansowym charakterze, określa specjalna umowa zawarta pomiędzy nią a Organizacją.

Umowa ta wymaga zatwierdzenia przez Zgromadzenie Ogólne w drodze jednomyślnego głosowania, odbytego bez udziału wypowiedzającej Umawiającej się Strony.

4. Organizacja zostaje rozwiązana, jeżeli liczba Umawiających się Stron została zredukowana do mniej niż 50% państw sygnatariuszy Protokołu z 1997r. w drodze decyzji Zgromadzenia Ogólnego podjętej w jednomyślnym głosowaniu.
5. Jeżeli, zgodnie z ustępem 4 Organizacja została rozwiązana, w celu dokonania likwidacji Organizacji zachowuje ona nadal swoją osobowość i zdolność prawną w rozumieniu artykułu 4.

#### Artykuł 39

1. Przystąpienie do niniejszej Konwencji, zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997 r., przez państwo nie będące sygnatariuszem późniejszego wymienionego Protokołu wymaga uzyskania zgody Zgromadzenia Ogólnego wyrażonej w jednomyślnym głosowaniu.
2. Przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego notyfikuje państwu nie sygnatariuszowi decyzję o akceptacji przystąpienia.
3. Dokumenty przystąpienia będą składane na przechowanie rządowi Królestwa Belgii, który dokonuje notyfikacji o tym rządowi innych państw sygnatariuszy i państw przystępujących.
4. Przystąpienie odnosi skutek pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym złożono na przechowanie dokumenty przystąpienia.

#### Artykuł 40

1. Przystąpienie do niniejszej Konwencji , zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981r. i Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1997r., będzie otwarte dla regionalnych ekonomicznych zintegrowanych organizacji w terminach i na warunkach, które zostaną uzgodnione pomiędzy Umawiającymi się Stronami i tymi organizacjami, których członkami jest jedno lub więcej państw sygnatariuszy. Terminy te i warunki zawiera dodatkowy Protokół do Konwencji.
2. Dokumenty przystąpienia, o którym mowa w ustępie 1 zostaną złożone na przechowanie rządowi Królestwa Belgii , który dokonuje notyfikacji o tym innym stronom.
3. Przystąpienie regionalnej ekonomicznej zintegrowanej organizacji odnosi skutek pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zostały złożone dokumenty przystąpienia, pod warunkiem, że dodatkowy Protokół, o którym mowa w ustępie 1 wszedł w życie.

*Niniejszy jednolity tekst wprowadzający postanowienia Konwencji i jej załączników został sporządzony w językach niemieckim, angielskim, bułgarskim, chorwackim, duńskim, hiszpańskim, francuskim, greckim, węgierskim, włoskim, holenderskim, norweskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, czeskim i tureckim. Zgodnie z postanowieniem końcowym Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL z dnia 13 grudnia 1960r., postanowieniem końcowym Protokołu z dnia 12 lutego 1981r. zmieniającego wspomnianą Konwencję, jak również zgodnie z postanowieniem końcowym Protokołu otwartego do podpisania w Brukseli w 1997r. przy ujednocnieniu wspomnianej Konwencji, kilkakrotnie zmienianej, w przypadku wystąpienia rozbieżności pomiędzy tekstami, tekst w języku francuskim był rozstrzygający.*



ZAŁĄCZNIK Nr I

**STATUT AGENCJI**

## **STATUT AGENCJI**

### Artykuł 1

1. Agencja jest organem odpowiedzialnym za realizację celów i wykonywanie zadań określonych w Konwencji lub ustalonych przez Zgromadzenie Ogólne albo Radę i ich organy pomocnicze. Inicjuje ona i przedkłada odpowiednim organom propozycje odnoszące się do pełnionych przez nie różnych funkcji i wykonywanych różnych zadań, jak również odnoszące się do innych zadań przekazanych Organizacji. Udziela ona także wsparcia Zgromadzeniu Ogólnemu i Radzie oraz ich zespołom pomocniczym przy pełnieniu przez nich funkcji nadzorczych.

2. W czasie wykonywania swoich zadań, o ile jest taka potrzeba, Agencja korzysta z pomocy cywilnych i wojskowych ekspertów wyznaczonych przez państwa lub zainteresowane organizacje usługodawców.

3. Agencja jest punktem skupiającym międzynarodową współpracę i koordynację w dziedzinie żeglugi powietrznej. Przedkłada ona stosowne projekty i udziela niezbędnego wsparcia mając na względzie osiągnięcie zbieżności i wdrożenie jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym.

4. Agencja, w szczególności, świadczy usługi o charakterze regulacyjnym, informacyjne, pomocowe i doradcze na rzecz Umawiają-

cych się Stron oraz, na podstawie porozumień stosownie do artykułu 2 Konwencji, także na rzecz właściwych międzynarodowych organizacji i państw nie będących stronami Konwencji.

5. Agencja, w szczególności:

a) koordynuje plany wdrożeniowe Umawiających się Stron w celu zapewnienia ich zbieżności z jednolitym europejskim systemem zarządzania ruchem lotniczym;

b) studiuje i rozpatruje sprawy z dziedziny żeglugi powietrznej podlegające badaniu przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i inne organizacje zainteresowane lotnictwem cywilnym oraz koordynuje i przedstawia propozycje zmian dokumentów ICAO;

c) rozwija projekty dotyczące szczegółowego planowania dla osiągnięcia harmonizacji i integracji służb ruchu lotniczego i systemów, w szczególności w zakresie naziemnych i pokładowych elementów systemów żeglugi powietrznej Umawiających się Stron, mając na uwadze ustanowienie jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym;

d) w koordynacji z cywilnymi i wojskowymi ekspertami wyznaczonymi przez państwa, rozwija projekty obejmujące porozumienia w zakresie planowania strategicznego i wyznaczania tras oraz układu przestrzeni powietrznej;

e) rozwija propozycje dotyczące harmonizacji przepisów prawnych odnoszących się do służb ruchu lotniczego, rozwija skoordynowaną lub wspólną politykę w celu zwiększenia zarządzania ruchem lotniczym na i wokół lotnisk oraz wspiera zwiększenie efektywności i elastyczności wykorzystania przestrzeni powietrznej przez cywilnych i wojskowych użytkowników;

f) występuje z projektami lub uczestniczy jako doradca we wszystkich aspektach związanych z polityką i planowaniem. Postanowienie to nie ogranicza zarządzania trasowym ruchem lotniczym, ale rozszerza zaspokojenie zintegrowanego podejścia "gate-to-gate" w zarządzaniu ruchem lotniczym. Propozycje te są przygotowywane przy udziale ekspertów krajowych;

g) bada i promuje środki zwiększające skuteczność ekonomiczną i wydajność w żegludze powietrznej;

h) rozwija wspólne kryteria, procedury i metody w celu zapewnienia jak największej wydajności i jakości systemu zarządzania ruchem lotniczym i służb ruchu lotniczego;

i) rozwija programy doświadczalne, poszukiwawczo-rozwojowe i oceniające (RDTE) krajowych organizacji zarządzania ruchem lotniczym, łącznie ze zbieraniem i udostępnianiem ich rezultatów;

j) prowadzi wspólne badania, testy i odpowiednie prace poszukiwawcze, jak również inne techniczne prace rozwojowe;

k) definiuje, oznacza, rozwija, zatwierdza i organizuje, pod kierunkiem Rady, prace wdrażające jednolity europejski system zarządzania ruchem lotniczym.

6. W zakresie zapewniania służb w żegludze powietrznej, Agencja ma następujące zadania:

a) zapobieganie zderzeniom statków powietrznych;

b) zapewnianie uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego;

c) udzielanie wskazówek i informacji w celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;

d) powiadamianie właściwych organizacji o statku powietrznym potrzebującym pomocy służb poszukiwawczo-ratowniczych i udzielanie tym organizacjom niezbędnej pomocy.-

7. Agencja funkcjonuje w ścisłej współpracy z organizacjami użytkowników w celu osiągnięcia jak największej sprawności i ekonomicznej wydajności w zaspakajaniu potrzeb lotnictwa cywilnego. Agencja działa w ścisłej współpracy z władzami wojskowymi dla zaspokojenia specjalnych potrzeb lotnictwa wojskowego.

8. W celu wykonania swoich zadań Agencja, między innymi, może budować i użytkować budynki i urządzenia jakie są jej potrzebne do funkcjonowania. Jednakże, dla uniknięcia zbędnego działania, powinna ona wykorzystywać krajowe służby techniczne i istniejące krajowe urządzenia, jeżeli jest to technicznie i ekonomicznie uzasadnione.

## Artykuł 2

1. Z zastrzeżeniem uprawnień Zgromadzenia Ogólnego i Rady, Agencja jest kierowana przez Dyrektora Generalnego, który posiada dużą niezależność w kierowaniu wdrażaniem, wykorzystywaniem i sprawnym funkcjonowaniem technicznych, finansowych i osobowych środków będących w jego dyspozycji. W tym zakresie może on podejmować kroki, które uważa za niezbędne do realizacji ciążących na nim obowiązków.

2. Z zastrzeżeniem ust.1 Dyrektor Generalny powinien przedkładać Radzie, zgodnie z postanowieniami Konwencji, do zatwierdzenia :

a) szczegółowe roczne i pięcioletnie plany przedstawiające skutki tendencji w kształtowaniu się kosztów i stawek jednostkowych;

b) opracowany pięcioletni plan finansowy i budżet, łącznie z zobowiązaniami finansowymi oraz zgodnie z załącznikiem nr 4 - stawki jednostkowe i taryfy;

c) bieżący, przygotowany dla Rady, roczny raport dotyczący działalności Organizacji i jej sytuacji finansowej;

d) bieżące zasady rządzące ogólną strukturą organizacyjną Agencji wraz ze szczegółowymi elementami tej struktury podlegającymi indywidualnej odpowiedzialności Dyrektora Generalnego.

3. Do zadań Dyrektora Generalnego należy ponadto:

a) przedkładanie Radzie, w regularnych odstępach czasu, sprawozdań oraz występowanie do Rady o instrukcje w każdym przypadku powstania ryzyka niezrealizowania zadań, przekroczenia pułapów finansowych oraz w zakresie śmiertelności, a także w przypadku konieczności dokonania poważnych zmian w programach;

b) negocjowanie porozumień, o których mowa w artykule 2 Konwencji w granicach dyrektyw otrzymanych od Rady.

### Artykuł 3

Dyrektor Generalny opracowuje i przedkłada Radzie do zatwierdzenia umowy dotyczące :

a) najmu - dla zapewnienia towarów i usług na rzecz Organizacji;

b) towarów i usług dostarczanych przez Organizację;

c) sprzedaży lub wyzbycia się majątku zbędnego.

### Artykuł 4

Dyrektor Generalny opracowuje i przedkłada Radzie do zatwierdzenia przepisy finansowe, które określają, w szczególności, warunki dotyczące opłacania składek przez poszczególne kraje, warunki na jakich Agencja może zaciągać pożyczki, warunki zapewniające właściwe zarządzanie finansami, łącznie z wewnętrzną kontrolą ksiąg finansowych.

#### Artykuł 5

Z zachowaniem prawa Umawiających się Stron do przedstawiania odpowiednich propozycji, Dyrektor Generalny przedkłada Radzie do zatwierdzenia przepisy prawne dotyczące personelu Agencji:

a) zawierające, w szczególności, postanowienia dotyczące narodowości pracowników, dokonywania ich wyboru, zasad i trybu zatrudniania, siatki płac, emerytur/rent, wewnętrznego opodatkowania, niezdolności do pracy, tajemnicy służbowej i ciągłości pracy;

b) stwierdzające, że personel Agencji jest zatrudniany spośród obywateli Umawiających się Stron. Personel, pochodzący z państw nie będących Stronami jest zatrudniany zgodnie z porozumieniami określonymi w artykule 2 ustęp 3 Konwencji, lub w okazjonalnych przypadkach, na podstawie należycie uzasadnionej decyzji Dyrektora Generalnego.

2. Trybunał Administracyjny Międzynarodowej Organizacji Pracy posiada wyłączną jurysdykcję w sporach pomiędzy Organizacją i pracownikami Agencji, z wyłączeniem jurysdykcji wszystkich sądów i trybunałów krajowych albo międzynarodowych.

#### Artykuł 6

1. Dyrektor Generalny jest wybierany na pięcioletnią kadencję urzędowania większością głosów Zgromadzenia Ogólnego, przy zachowaniu warunku, że większość ta obejmuje 3/4 oddanych głosów ważonych, ustalonych zgodnie z artykułem 11 Konwencji, i co najmniej 3/4 liczby Umawiających się Stron uczestniczyło w tym głosowaniu. Okres ten może być raz przedłużony zgodnie z tą samą procedurą. Regulamin pracy Dyrektora Generalnego podlega zatwierdzeniu przez Radę.

2. Dyrektor Generalny reprezentuje Organizację w postępowaniach sądowych i we wszystkich sprawach cywilnych.

3. Zgodnie z polityką przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne i Radę, Dyrektor Generalny ponadto:

a) może wyznaczać pracowników i określać czas ich pracy zgodnie z regulaminem pracy; wyznaczenie pracownika do zadań stopnia A1 lub A2 normalnie na okres pięciu lat, co może być jeszcze raz powtórzone, wymaga uzyskania zatwierdzenia przez Radę;

b) może zaciągać pożyczki zgodnie z przepisami finansowymi i w granicach limitów ustalonych w tym celu przez Radę;

c) może zawierać umowy zgodnie z przepisami kontraktowymi, o których mowa w artykule 3 i w granicach limitów określonych w tym celu przez Radę;

d) opracowuje i przedkłada Radzie do zatwierdzenia przepisy w zakresie ochrony danych, określone w artykule 7 ustęp 2 litera 1) Konwencji;

e) opracowuje i przedkłada Radzie do zatwierdzenia zasady i procedury mające zastosowanie do standardów, specyfikacji i praktyk w zakresie systemów zarządzania ruchem lotniczym i świadczenia usług.



4. Dyrektor Generalny może wykonać obowiązki określone w niniejszym artykule bez uprzedniego zwracania się w tych sprawach do Rady, ale musi jednocześnie informować Radę o wszystkich środkach przedsięwziętych w celu wykonania przysługujących mu tych uprawnień.

5. Rada określa warunki na jakich wyznacza się zastępcę Dyrektora Generalnego do realizacji jego zadań.

#### Artykuł 7

1. W budżecie przychody i wydatki powinny być zrównoważone. Preliminarz wszystkich przychodów i wydatków Agencji opracowywany jest na każdy rok obrachunkowy.

2. Rok obrachunkowy rozpoczyna się dnia 1 stycznia danego roku, a kończy się dnia 31 grudnia tego roku.

3. Projekt budżetu i pięcioletniego planu finansowego Dyrektor Generalny przedkłada Radzie do zatwierdzenia nie później niż do dnia 31 października roku poprzedzającego.

#### Artykuł 8

1. Organizacja może zaciągać pożyczki na rynkach finansowych Umawiających się Stron w celu zapewnienia środków niezbędnych do wykonania przez nią jej zadań.

2. Organizacja może emitować pożyczki na rynkach finansowych Umawiających się Stron, zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi emitowania pożyczek, zaś w przypadku braku takich przepisów prawnych, na mocy porozumienia z Umawiającą się Stroną.

3. Przepisy finansowe określają procedury, zgodnie z którymi Organizacja zaciąga i spłaca pożyczki.

4. Każdy budżet i każdy pięcioletni plan finansowy określa maksymalną kwotę, jaką Organizacja może pożyczyć w okresie roku objętego budżetem i pięcioletniego planu finansowego.

5. W sprawach objętych tym artykułem Organizacja działa w porozumieniu z właściwymi władzami Umawiających się Stron lub z ich bankami emisyjnymi.

#### Artykuł 9

Jeżeli wymagają tego okoliczności budżet i pięcioletni plan finansowy mogą podlegać zrewidowaniu w czasie roku obrachunkowego, przy zachowaniu wymogów określonych dla ich opracowania i zatwierdzenia.

#### Artykuł 10

1. Księgi rachunkowe wszystkich budżetowych przychodów i wydatków Agencji i zarządzanie finansami podlegają corocznej kontroli przez komisję rewizyjną.

2. Komisji rewizyjnej udzielają pomocy w jej pracy niezależni audytorzy z zewnątrz. Firmę konsultantów audytorów wyznacza Rada na okres trzyletni zgodnie z artykułem 7 ustęp 2 litera f) Konwencji.

3. Celem kontroli dokonywanej przez komisję rewizyjną, przy pomocy konsultantów audytorów z zewnątrz, jest ustalenie normalnego pochodzenia przychodów i wydatków i prawidłowego zarządzania finansami. Komisja rewizyjna przedkłada Radzie na zakończenie każdego roku obrachunkowego sprawozdanie zawierające komentarz Agencji do tego sprawozdania. Rada może polecić Agencji podjęcie stosownych środków zaleconych w raporcie komisji rewizyjnej, zgodnie z artykułem 7 ustęp 2 litera a Konwencji.

4. Komisja rewizyjna powinna zapewnić, by do Agencji wprowadzono właściwy wewnętrzny mechanizm kontrolny, który byłby zgodny z przyjętą zbiorową praktyką i zarządzaniem.

5. Komisja rewizyjna może dokonywać przeglądu innych finansowych wyników Agencji stosownie do zakresu posiadanych przez nią pełnomocnictw.

#### Artykuł 11

1. Na żądanie Rady, na wniosek Agencji lub na życzenie Dyrektora Generalnego może być dokonywana inspekcja administracyjna lub techniczna służb Agencji.

2. Inspekcja, o której mowa w ustępie 2 może być dokonywana przez urzędników administracyjnych Umawiających się Stron, a w razie potrzeby, także przy pomocy z zewnątrz. Każda komisja inspekcyjna powinna się składać z dwóch osób różnej narodowości i powinna mieć w swoim składzie, o ile jest to możliwe, osobę, która już uczestniczyła w takiej inspekcji.

#### Artykuł 12

Rada określa języki robocze Agencji.

#### Artykuł 13

Agencja prowadzi publikacje niezbędne dla jej funkcjonowania.

#### Artykuł 14

Wszystkie projekty zmian statutu podlegają zatwierdzeniu przez Zgromadzenie Ogólne zgodnie z postanowieniem artykułu 6 ustęp 1 litera d) Konwencji.

ZAŁĄCZNIK Nr II

**REJONY INFORMACJI POWIETRZNEJ**

## **REJONY INFORMACJI POWIETRZNEJ**

### Republika Federalna Niemiec

Górny Rejon Informacji Powietrznej Berlin  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Hanower  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Nadrenia  
Rejon Informacji Powietrznej Brema  
Rejon Informacji Powietrznej Dusseldorf  
Rejon Informacji Powietrznej Frankfurt  
Rejon Informacji Powietrznej Monachium  
Rejon Informacji Powietrznej Berlin

### Republika Austrii

Rejon Informacji Powietrznej Wiedeń

### Królestwo Belgii - Wielkie Księstwo Luksemburga

Górny Rejon Informacji Powietrznej Bruksela  
Rejon Informacji Powietrznej Bruksela

### Republika Bułgarii

Rejon Informacji Powietrznej Sofia  
Rejon Informacji Powietrznej Warna

### Republika Cypru

Rejon Informacji Powietrznej Nikozja

### Republika Chorwacji

Rejon Informacji Powietrznej Zagrzeb

### Królestwo Danii

Rejon Informacji Powietrznej Kopenhaga

### Królestwo Hiszpanii

Górny Rejon Informacji Powietrznej Madryt  
Rejon Informacji Powietrznej Madryt  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Barcelona  
Rejon Informacji Powietrznej Barcelona  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie  
Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie

Republika Francuska - Księstwo Monako(\*)

Górny Rejon Informacji Powietrznej Francja  
Rejon Informacji Powietrznej Paryż  
Rejon Informacji Powietrznej Brest  
Rejon Informacji Powietrznej Bordeaux  
Rejon Informacji Powietrznej Marsylia(\*)  
Rejon Informacji Powietrznej Reims

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii

Górny Rejon Informacji Powietrznej Szkocja  
Rejon Informacji Powietrznej Szkocja  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Londyn  
Rejon Informacji Powietrznej Londyn

Republika Grecji

Górny Rejon Informacji Powietrznej Ateny  
Rejon Informacji Powietrznej Ateny

Republika Węgierska

Rejon Informacji Powietrznej Budapeszt

Irlandia

Górny Rejon Informacji Powietrznej Shannon  
Rejon Informacji Powietrznej Shannon  
Oceaniczny Rejon Przejściowy Shannon określony następującymi współrzędnymi : 51 stopień szer. półn. 15 stopień długość zach., 51 stopień szer. półn. 8 stopień długość zach. , 48 stopień 30 minut szer. półn. 8 stopień długość zach., 49 stopień szer. półn. 15 stopień długość zach., 51 stopień szer. półn. 15 stopień długość zach. na i powyżej 55 FL

Republika Włoska

Górny Rejon Informacji Powietrznej Mediolan  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Rzym  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Brindisi  
Rejon Informacji Powietrznej Mediolan  
Rejon Informacji Powietrznej Rzym  
Rejon Informacji Powietrznej Brindisi

#### Malta

Rejon Informacji Powietrznej Malta

#### Królestwo Norwegii

Górny Rejon Informacji Powietrznej Oslo  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Stavanger  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Trondheim  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Bodo  
Rejon Informacji Powietrznej Oslo  
Rejon Informacji Powietrznej Stavanger  
Rejon Informacji Powietrznej Trondheim  
Rejon Informacji Powietrznej Bodo  
Oceaniczny Rejon Informacji Powietrznej Bodo

#### Królestwo Holandii

Rejon Informacji Powietrznej Amsterdam

#### Republika Portugalii

Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona  
Rejon Informacji Powietrznej Lizbona  
Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria

#### Rumunia

Rejon Informacji Powietrznej Bukareszt

#### Republika Słowacji

Rejon Informacji Powietrznej Bratysława

#### Republika Słowenii

Rejon Informacji Powietrznej Lubljana

#### Królestwo Szwecji

Górny Rejon Informacji Powietrznej Malmo

Górny Rejon Informacji Powietrznej Sztokholm  
Górny Rejon Informacji Powietrznej Sundsvall  
Rejon Informacji Powietrznej Malmo  
Rejon Informacji Powietrznej Sztokholm  
Rejon Informacji Powietrznej Sundsvall

Konfederacja Szwajcarska

Górny Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria  
Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria

Republika Czeska

Rejon Informacji Powietrznej Praga

Republika Turcji

Rejon Informacji Powietrznej Ankara  
Rejon Informacji Powietrznej Sztambuł



## **POSTANOWIENIA PODATKOWE**

### **POSTANOWIENIA PODATKOWE**

#### Artykuł 1

1. Z zachowaniem zwolnień określonych w artykule 22 i 23 Konwencji, w przypadku gdy Organizacja dla prowadzenia jej oficjalnej

działalności dokonuje zaopatrzenia się w majątek lub zamawia wykonanie usług o materialnej wartości, z tytułu których pośrednie cła, podatki lub opłaty (łącznie z cłami, podatkami lub opłatami importowymi innymi aniżeli te, o których mowa w artykule 23 ustęp 1 Konwencji) zostały zapłacone lub są wymagalne, rządy państw członkowskich, w miarę możliwości, powinny podjąć stosowne działania dla zrekompensowania Organizacji skutków finansowych takich ceł, podatków lub opłat albo poprzez zwiększenie składek na rzecz Organizacji albo poprzez zrzeczenie się kwot należnych z tytułu tych ceł, podatków lub opłat lub ich zwrot Organizacji.

2. Ze względu na zobowiązania płatnicze Organizacji w stosunku do państwa członkowskiego, które dokonało inwestycji w kapitale trwałym, o ile koszt tego jest refundowany przez Organizację, państwo to zapewni, żeby jego zestawienia kwotowe przedłożone Organizacji nie zawierały kwot ceł, podatków lub opłat, z których Organizacja została zwolniona, które będą jej refundowane lub które mogłyby być przyczyną zwiększenia składek na rzecz Organizacji w przypadku gdyby Organizacja dokonała tych inwestycji sama.

3. Postanowienie niniejszego artykułu nie ma zastosowania w stosunku do ceł, podatków lub opłat pobieranych jako zapłata na rzecz służb użyteczności publicznej.

## Artykuł 2

Majątek Organizacji, do którego ma zastosowanie artykuł 1 ustęp 1 nie może być sprzedany lub rozdysponowany w inny sposób, jak tylko zgodnie z warunkami określonymi przez rządy zainteresowanych państw.

### Artykuł 3

1. Dyrektor Generalny Agencji i zatrudnieni członkowie Organizacji podlegają opodatkowaniu na rzecz Organizacji z tytułu pensji i wynagrodzeń płaconych im przez Organizację zgodnie z zasadami i warunkami określonymi przez Zgromadzenie Ogólne. Pensje te i wynagrodzenia są zwolnione z krajowego podatku dochodowego.

Jednakże państwa członkowskie mogą wziąć pod uwagę pensje i wynagrodzenia zwolnione z krajowego podatku dochodowego przy oszacowaniu kwoty podatku płaconej z tytułu innych dochodów przez odbiorców wspomnianych wynagrodzeń i pensji.

2. Postanowienie ustępu 1 nie ma zastosowania do emerytur i rent płaconych przez Organizację.

3. Nazwiska, tytuły, adresy, jak również wynagrodzenia, i o ile ma to zastosowanie emerytury, pracowników i byłych pracowników, do których mają zastosowanie postanowienia ustępu 1 i 2 będą okresowo podawane do wiadomości państwom członkowskim.

### Artykuł 4

Dla celów niniejszego załącznika Organizacja współdziała z właściwymi władzami zainteresowanych państw członkowskich.

### Artykuł 5

1. Niniejszy załącznik zastępuje Protokół Dodatkowy do Konwencji podpisany w Brukseli dnia 6 czerwca 1970 r., zmieniony Protokołem podpisanym w Brukseli dnia 21 października 1978r., a następnie wspólnie zmienione przez artykuł XXXVIII Protokołu podpisanego w Brukseli dnia 12 lutego 1981r. zmieniającego Konwencję.

2. Nie naruszając postanowień ustępu 1, zobowiązania zawarte w artykule 3 Protokołu Dodatkowego z dnia 6 czerwca 1970r. pozostają w mocy do czasu, gdy odpowiednie roszczenia i zobowiązania nie zostaną całkowicie zaspokojone.

ZAŁĄCZNIK Nr IV

**POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE SYSTEMU**  
**OPŁAT TRASOWYCH**

**POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO SYSTEMU  
OPŁAT TRASOWYCH**

Artykuł 1

Umawiające się Strony wyrażają zgodę na kontynuowanie zarządzania wspólnym systemem ustanawiania, fakturowania i zbierania opłat trasowych w formie jednostkowej opłaty za lot oraz wykorzystywanie do tych celów służb EUROCONTROL.

Artykuł 2

Organizacja ustanawia, fakturuje i zbiera opłaty trasowe należne od użytkowników służb trasowych w żegludze powietrznej na wniosek Umawiających się Stron uczestniczących we wspólnym systemie opłat trasowych.

Artykuł 3

W sprawach odnoszących się do opłat trasowych, Rada jest organem odpowiedzialnym za określenie porozumień będących przedmiotem decyzji Zgromadzenia Ogólnego w sprawach opłat trasowych i nadzorującym zadania Agencji w tej dziedzinie.

Rada, między innymi :

a) przygotowuje dla Zgromadzenia Ogólnego decyzje w sprawach polityki w zakresie opłat trasowych;

b) ustala jednostkę rozliczeniową, w której określane są opłaty trasowe;

c) określa, zgodnie z decyzjami podjętymi na podstawie artykułu 6 ustęp 2 Konwencji, warunki zastosowania systemu, łącznie z warunkami płatności, jak również stawki jednostkowe i taryfy oraz okres w czasie którego one obowiązują;

d) zatwierdza sprawozdania dotyczące funkcjonowania systemu opłat trasowych EUROCONTROL;

e) zatwierdza przepisy finansowe mające zastosowanie do systemu opłat trasowych;

f) zatwierdza załączniki do budżetu odnoszące się do działalności EUROCONTROL w zakresie opłat trasowych.

#### Artykuł 4

Opłaty trasowe wykazane w rachunku wystawionym przez Organizację określają pojedynczą opłatę należną za każdy lot, która powoduje powstanie pojedynczego roszczenia EUROCONTROL o dokonanie zapłaty, w jego siedzibie.

#### Artykuł 5

1. Opłatę uiszcza osoba, która była operatorem statku powietrznego w czasie kiedy odbywał się lot. Opłata łączy się z prawem zastawu w stosunku do statku powietrznego, który ponosi opłatę, bez względu na to w czyich znajduje się rękach, jeżeli zezwalają na to przepisy krajowe Umawiających się Stron.

2. Jeżeli identyfikator ICAO lub inny uznany identyfikator jest wykorzystywany do identyfikacji lotu, EUROCONTROL ma prawo sądzić, że operatorem jest agencja operująca statkami powietrznymi, której przyznano identyfikator ICAO lub w stosunku do której rozpoczęty był proces przyznawania identyfikatora w trakcie odbywania lotu, lub która została wymieniona w planie lotu, lub została rozpoznana poprzez wykorzystywanie tego identyfikatora ICAO albo innego uznanego identyfikatora w prowadzeniu łączności z kontrolą ruchu lotniczego, lub i jakikolwiek inny sposób.

3. Jeżeli nie można zidentyfikować operatora, właściciel statku jest uważany za operatora aż do momentu, dopóki nie wykaże, że to inna osoba operowała statkiem powietrznym.

4. Operator i właściciel statku powietrznego są zobowiązani solidarnie do uiszczenia zapłaty, jeżeli przepisy prawne Umawiającej się Strony na to zezwalają.

#### Artykuł 6

1. W przypadku gdy należna kwota nie została uiszczona, zostają podjęte środki zmierzające do jej odzyskania, łącznie z zajęciem zabezpieczającym i sprzedażą statku powietrznego, jeżeli przepisy prawne Umawiającej się Strony, na terytorium której statek powietrzny wylądował, na to zezwalają.

2. Podjęte środki, na wniosek EUROCONTROL, mogą obejmować przeprowadzenie przez Umawiającą się Stronę lub inny właściwy organ administracji odpowiedzialny za transport lotniczy lub zarządzanie ruchem lotniczym, postępowania wyjaśniającego w sprawie osoby zobowiązanej do zapłaty, jeśli odpowiednie przepisy prawne na to zezwalają.

#### Artykuł 7

1. Postępowania zmierzające do odzyskania należnej kwoty prowadzone są albo przez EUROCONTROL, albo , na życzenie EUROCONTROL, przez Umawiającą się Stronę lub inny organ upoważniony do tego przez Umawiającą się Stronę.

2. Należności można dochodzić w drodze postępowania sądowego lub administracyjnego.

3. Umawiająca się Strona informuje EUROCONTROL o procedurach stosowanych w jego państwie i przed właściwymi sądami, trybunałami i organami administracyjnymi.



## Artykuł 8

Postępowanie o ściągnięcie należności jest prowadzone na terytorium Umawiającej się Strony :

a) na którym dłużnik posiada miejsce swojego zamieszkania albo zarejestrowania siedziby jego przedsiębiorstwa;

b) na którym dłużnik prowadzi swoją działalność, jeżeli miejsce zamieszkania lub zarejestrowania siedziby jego przedsiębiorstwa nie znajduje się na terytorium tej Umawiającej się Strony;

c) na którym posiada swój majątek, w przypadku gdy nie występują

podstawy jurysdykcji, o których mowa w literze a) i b);

d) na którym znajduje się siedziba EUROCONTROL, w przypadku gdy nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w literze a),b) i c).

## Artykuł 9

1. Postanowienia artykułu 5, 6, 7 i 8 nie uniemożliwiają jakiegokolwiek Umawiającej się Stronie lub innemu organowi upoważnionemu przez Umawiającą się Stronę, do działania na wniosek EUROCONTROL, w jego imieniu, w postępowaniach o ściągnięcie należności poprzez zajęcie zabezpieczające i sprzedaż statku powietrznego zgodnie z administracyjnymi lub sądowymi procedurami odpowiedniej Umawiającej się Strony.

2. Prawo zajęcia zabezpieczającego i sprzedaży dotyczy wyposażenia, części zamiennych, paliwa, zapasów i dokumentów zajętego lub sprzedawanego statku powietrznego.

3. Ważność i skuteczność zajęcia zabezpieczającego i sprzedaży określa się według przepisów prawnych Umawiającej Strony, na terytorium której zajęcie zabezpieczające jest dokonywane.

#### Artykuł 10

EUROCONTROL ma zdolność prawną do wszczynania postępowań przed właściwymi sądami, trybunałami i władzami administracyjnymi państw nie będących stronami Konwencji.

#### Artykuł 11

Następujące decyzje podejmowane przez Umawiającą się Stronę są uznawane i wiążące dla innych Umawiających się Stron:

- a) ostateczne orzeczenia sądu lub trybunału,
- b) decyzje władz administracyjnych podlegające rozpatrzeniu przez sąd lub trybunał, ale nie dłużej niż do momentu rozpatrzenia przez sąd lub trybunał odwołania poprzez wydanie ostatecznego orzeczenia, wycofania odwołania lub upływu okresu przewidzianego do złożenia odwołania.

#### Artykuł 12

Decyzje określone w artykule 11 nie będą uznawane i wiążące w następujących przypadkach :

- a) jeżeli sąd, trybunał lub organ władzy administracyjnej państwa, w którym je wydano nie był właściwy w sprawie zgodnie z artykułem 8;

b) jeżeli decyzja jest w sposób oczywisty niezgodna z polityką Umawiającej się Strony, będącej adresatem decyzji;

c) jeżeli dłużnik nie otrzymał we właściwym czasie decyzji organu administracji lub instytucji prowadzącej postępowanie, co uniemożliwiło mu obronę w sprawie lub złożenie odwołania;

d) jeżeli postępowania odnoszące się do tych samych opłat trasowych zostały już wcześniej wszczęte i nadal się toczą przed sądem, trybunałem lub organem administracji państwowej Umawiającej się Strony, będącej adresatem decyzji;

e) jeżeli decyzja jest niezgodna z decyzją wydaną w sprawie tych samych opłat przez Umawiającą się Stronę, będącą jej adresatem;

f) jeżeli sąd, trybunał lub organ władzy administracyjnej Umawiającej się Strony, która wydała decyzję, w celu jej podjęcia, zdecydował o wszczęciu postępowania wyjaśniającego dotyczącego statusu prawnego lub zdolności prawnej osób fizycznych, ich praw majątkowych wynikających ze stosunków małżeńskich, testamentów lub dziedziczenia w taki sposób, że jest to sprzeczne z przepisem prywatnego prawa międzynarodowego Umawiającej się Strony, będącej adresatem decyzji i jeśli ten sam rezultat można było osiągnąć przez zastosowanie przepisów prywatnego prawa międzynarodowego Umawiającej się Strony.

### Artykuł 13

Decyzje, o których mowa w artykule 11, jeżeli są wykonalne na terytorium Umawiającej się Strony, która je wydała, będą wykonywane zgodnie z prawem państwa, będącego ich adresatem. W miarę potrzeby, na wniosek sądu, trybunału lub organu władz administracyjnych Umawiającej się Strony, będącej adresatem decyzji, zostanie im nadany tytuł wykonalności.

#### Artykuł 14

1. Do wniosku, o którym mowa w art.13 należy dołączyć:
  - a) poświadczoną kopię decyzji;
  - b) w przypadku orzeczenia sądu lub trybunału wydanego w trybie zaocznym, oryginał lub poświadczoną kopię dokumentu potwierdzającego, że dłużnik był powiadomiony o postępowaniu w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami;
  - c) w przypadku decyzji administracyjnej, dokument stwierdzający, że warunki określone w artykule 11 zostały spełnione ;
  - d) dokument stwierdzający, że wydana decyzja jest wykonalna na terytorium Umawiającej się Strony, która ją wydała i że dłużnik otrzymał zawiadomienie o decyzji we właściwym czasie.
2. Na żądanie sądu, trybunału lub organu władzy administracyjnej Umawiającej się Strony, będącej adresatem decyzji, należy przedstawić właściwie poświadczone tłumaczenie dokumentów. Nie można żądać uwierzytelnienia tych dokumentów lub innych podobnych formalności.

#### Artykuł 15

1. Wniosek, o którym mowa w artykule 13 może być odrzucony tylko w przypadku wystąpienia jednej z przyczyn wskazanych w artykule 12. W żadnym przypadku decyzja nie może być rewidowana co do meritum na terytorium Umawiającej się Strony, będącej jej adresatem.
2. Procedura uznania i wykonania decyzji podlega przepisom prawnym Umawiającej się Strony, będącej jej adresatem, o ile Konwencja nie stanowi inaczej.

#### Artykuł 16

Kwoty zebrane przez EUROCONTROL wypłacane są Umawiającym się Stronom zgodnie z decyzjami Rady.

#### Artykuł 17

W przypadku gdy roszczenie jest rewindykowane przez Umawiającą się Stronę, zebrana kwota bez zwłoki przekazywana jest do EUROCONTROL, która postępuje dalej zgodnie z artykułem 16. Koszty ściągnięcia należności poniesione przez to Umawiające się Państwo obciążają EUROCONTROL.

#### Artykuł 18

Właściwe władze Umawiających się Stron współpracują z EUROCONTROL w zakresie ustanawiania i pobierania opłat trasowych.

#### Artykuł 19

Jeżeli Rada podejmie jednogłośnie decyzję o odstąpieniu od ściągania należności, zainteresowana Umawiająca się Strona może wówczas podjąć działania, które uzna za stosowne. W takim przypadku postanowienia Konwencji odnoszące się do ściągania należności oraz uznawania i wykonywania decyzji nie są stosowane.

**Wykaz państw stron Protokołu ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisanej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami sporządzonego dnia 27.06.1997 r.**

Republika Albanii  
Republika Bułgarii  
Republika Cypryjska  
Republika Czeska  
Republika Finlandii  
Republika Francuska  
Wielkie Księstwo Luksemburga  
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii  
Republika Malty  
Republika Mołdowy  
Księstwo Monako  
Królestwo Norwegii  
Republika Portugalska  
Rumunia  
Republika Słowacka  
Konfederacja Szwajcarska  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

**Wykaz państw sygnatariuszy Protokołu ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisanej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami sporządzonego dnia 27.06.1997 r.**

Republika Albanii  
Republika Austrii  
Królestwo Belgii  
Bośnia i Hercegowina  
Republika Bułgarii  
Republika Chorwacji  
Republika Cypryjska  
Republika Czeska  
Królestwo Danii  
Republika Finlandii  
Republika Francuska  
Republika Grecka  
Królestwo Hiszpanii  
Irlandia  
Wielkie Księstwo Luksemburga  
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii  
Republika Malty  
Republika Mołdowy  
Księstwo Monako  
Królestwo Niderlandów  
Republika Federalna Niemiec  
Królestwo Norwegii  
Republika Portugalska  
Rumunia  
Republika Słowacka  
Republika Słowenii  
Konfederacja Szwajcarska  
Królestwo Szwecji  
Republika Turcji  
Republika Węgierska  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej  
Republika Włoska  
Ukraina

## UZASADNIENIE

### wniosku o ratyfikację

1. Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami ,
2. Protokołu w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, z późniejszymi zmianami i ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r., sporządzonego dnia 8 października 2002 r.

Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (European Organisation for the Safety of Air Navigation) EUROCONTROL (zwana dalej Organizacją) została utworzona w celu ujednoczenia procedur kontroli ruchu lotniczego w europejskiej górnej przestrzeni powietrznej. W chwili obecnej organizacja liczy 31 państw członkowskich (wykaz w załączeniu), a trzy państwa oczekują na uzyskanie statusu członka w najbliższym czasie (Ukraina, Armenia, Bośnia i Hercegowina).

Najważniejsze aktualne zadania tej Organizacji to:

- wdrażanie Europejskiego Programu Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP – European Air Traffic Management Programme) – elementu Strategii Zarządzania Ruchem Lotniczym 2000+ – opracowanej i realizowanej przez EUROCONTROL,



- optymalizacja użytkowania europejskiej przestrzeni powietrznej realizowana przez Centralne Biuro Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego (Central Flow Management Unit - CFMU),
- koordynowanie systemów ruchu lotniczego na poziomie pan-europejskim,
- prowadzenie prac badawczo-rozwojowych mających na celu zwiększenie pojemności przestrzeni powietrznej i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej,
- opracowywanie przepisów i standardów w dziedzinie żeglugi powietrznej,
- zapewnienie edukacji, szkoleń i transferu wiedzy z zakresu żeglugi powietrznej.

Na mocy dwustronnego porozumienia zawartego w 1996 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a EUROCONTROL, Agencja Ruchu Lotniczego (jednostka organizacyjna Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” - PPL) uczestniczy w Europejskim Programie Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP). ARL korzysta także z usług Centralnego Biura Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego ( Central Flow Management Unit - CFMU).

W 1998 r. Rzeczpospolita Polska wszczęła procedurę związaną z uzyskaniem członkostwa w EUROCONTROL i uzyskała akceptację wniosku o przystąpienie do tej Organizacji, otrzymując jednocześnie status członka – obserwatora.

W celu uzyskania pełnego członkostwa w EUROCONTROL strona polska powinna w chwili obecnej przedłożyć dokumenty ratyfikacyjne:

1. Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960 r. wraz z protokołami z 1970 r., 1978 r. i 1981 r.
2. Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych z dnia 12 lutego 1981 r.

3. Protokół ujednocający Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” sporządzony dnia 27 czerwca 1997 r.
4. Protokół z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednocionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

Międzynarodowa konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960 r. wraz z protokołami z 1970 r., 1978 r. i 1981 r. oraz Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych z dnia 12 lutego 1981 r. weszły w życie w stosunku do państw członkowskich EUROCONTROL, natomiast ww. protokoły zostały przez państwa członkowskie podpisane, lecz z uwagi na brak wymaganej liczby złożonych dokumentów ratyfikacyjnych nie weszły jeszcze w życie.

Wniosek o ratyfikację ww. konwencji EUROCONTROL z 1960 r. i umowy z 1981 r. został złożony za pośrednictwem Ministra Spraw Zagranicznych do Sekretarza Rady Ministrów, natomiast protokoły z 1997 r. i z 2002 r. zostały podpisane przez stronę polską dnia 17 listopada 2003 r. w Brukseli.

Należy także dodać, że zarówno Komisja Europejska jak i EUROCONTROL prowadzą obecnie intensywne działania mające na celu przyspieszenie przez państwa członkowskie ratyfikacji i w konsekwencji wejście w życie Protokołu ujednocniającego Konwencję z dnia 27 czerwca 1997 r. oraz Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do konwencji EUROCONTROL.

Skutki prawne

Konieczność przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Konwencji „EUROCONTROL” wynika z przepisów Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (tzw. Traktatu akcesyjnego) podpisanego przez Polskę dnia 16 kwietnia 2003 r., które stanowią:

- „1. Umowy lub konwencje zawarte lub tymczasowo stosowane przez Wspólnotę lub zgodnie z artykułem 24 lub artykułem 38 Traktatu UE, z jednym lub większą liczbą państw trzecich, z organizacją międzynarodową lub z obywatelem państwa trzeciego, są wiążące dla nowych Państw Członkowskich na warunkach ustalonych w Traktatach założycielskich i w niniejszym Akcie.
2. Nowe Państwa Członkowskie zobowiązują się przystąpić na warunkach ustanowionych w niniejszym Akcie do umów lub konwencji zawartych lub tymczasowo stosowanych wspólnie przez obecne Państwa Członkowskie i Wspólnotę, a także do umów zawartych przez te Państwa, związanych z wyżej wymienionymi umowami i konwencjami.”.

Przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Organizacji nastąpi po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych ww. aktów prawnych (tj. Konwencji „EUROCONTROL”, Umowy i Protokołów), natomiast w związku z faktem, że Rzeczpospolita Polska stanie się członkiem Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 r., wejście w życie Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednocionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r. powinno nastąpić dla strony polskiej nie wcześniej niż w dniu 1 maja 2004 r.

Przystąpienie do EUROCONTROL oznacza wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązań wynikających z przepisów Traktatu akcesyjnego.

### Skutki polityczne

1. Planowana w 2004 r. akcesja Rzeczypospolitej Polskiej do UE jest najpoważniejszym argumentem przemawiającym za przystąpieniem Polski do EUROCONTROL i ratyfikacją stosownych dokumentów.

Wspólnota Europejska planując szeroko zakrojoną reformę zarządzania europejską przestrzenią powietrzną podjęła decyzję o utworzeniu do końca 2004 r. tzw. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky - SES).

5 grudnia 2002 r. Rada UE osiągnęła polityczne porozumienie w sprawie aktów prawnych konstytuujących SES. Są to projekty czterech rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE:

- Rozporządzenie ustanawiające ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- Rozporządzenie w sprawie organizacji oraz korzystania z przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- Rozporządzenie w sprawie świadczenia usług w zakresie żeglugi powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym.

Przyjęcie ww. aktów przewiduje się w najbliższej przyszłości. Mają one na celu gruntowną restrukturyzację przestrzeni powietrznej pod kątem przepływu ruchu lotniczego oraz użytkowanie tej przestrzeni w sposób zapewniający możliwie najwyższy stopień bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Ustalono także, że prawną podstawą idei SES jest Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a EUROCONTROL unikalną, paneuropejską organizacją działającą w zintegrowanej cywilno-wojskowej przestrzeni powietrznej, na którą składają się suwerenne przestrzenie państw członkowskich.

Jednym z najważniejszych elementów w procesie tworzenia SES jest fakt przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do organizacji EUROCONTROL na mocy artykułu 40 zmienionej w dniu 27 czerwca 1997 r. Konwencji, która zezwala na członkostwo w Organizacji regionalnym organizacjom gospodarczym, takim jak Wspólnota Europejska. Głównym celem, jakie Wspólnota chce osiągnąć jako członek Organizacji, jest pomoc w realizacji zadań ustalonych przez Konwencję oraz wzmocnienie EUROCONTROL jako jedynej, efektywnie działającej instytucji, odpowiedzialnej za kreowanie polityki w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

Wspólnota Europejska będzie pełniła rolę niezależnego europejskiego prawodawcy w dziedzinie żeglugi powietrznej, natomiast EUROCONTROL będzie opracowywała techniczną stronę przygotowywanych przez WE przepisów oraz będzie odpowiedzialna za ich wdrażanie.

Obecność WE w strukturach EUROCONTROL ma usprawnić i przyspieszyć proces podejmowania decyzji w Organizacji i wdrażania opracowanych przepisów przez ich transpozycję do legislacji wspólnotowej. Wiedza i doświadczenie EUROCONTROL w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym zostanie wzmocniona politycznymi i legislacyjnymi uprawnieniami Wspólnoty.

Akcesja WE do EUROCONTROL diametralnie zmieni sytuację w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Ścisłe powiązanie tych dwóch organów będzie wywierało wpływ na cały sektor transportu lotniczego w poszerzonej Europie.

Pełne członkostwo w EUROCONTROL pozwoli przedstawicielom Rzeczypospolitej Polskiej uczestniczyć w procesach podejmowania decyzji dotyczących spraw kontroli i zarządzania ruchem lotniczym oraz współpracy w programach obejmujących cały kontynent europejski (przez udział przedstawiciela wysokiej rangi w Zgromadzeniu Ogólnym). Będą oni mieli także możliwość wpływania na ustalanie procedur i podejmowanie decyzji wewnątrz Organizacji (przez udział w pracach Rady Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

Ponadto, członkostwo w EUROCONTROL stwarza warunki do ubiegania się przez Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Rejonie Informacji Powietrznej Warszawa o status jednego z przyszłych sześciu centrów zarządzania ruchem lotniczym w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES).

Członkostwo w UE i utrzymanie przez Rzeczpospolitą Polską jedynie statusu obserwatora w EUROCONTROL rodziłoby trudne do rozwiązania problemy polityczne i prawne.

2. Przystąpienie do EUROCONTROL pozytywnie wpłynie na wizerunek Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa dbającego o bezpieczeństwo transportu lotniczego i przygotowanego w pełni do członkostwa w strukturach europejskich.

### Skutki społeczne

Priorytetowy cel działania EUROCONTROL, jakim jest bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, jest największą wartością dla użytkowników przestrzeni powietrznej, tj. przewoźników lotniczych i pasażerów.

Stosowanie procedur i technik opracowanych przez Organizację wpływa na obniżenie przeciążenia pracą kontrolerów ruchu lotniczego i optymalizuje właściwe wykorzystanie kadr służb ruchu lotniczego. Natomiast zhar-

monizowana klasyfikacja, organizacja i wykorzystanie przestrzeni powietrznej sprzyja obniżeniu przeciążenia pracą pilotów, podnosząc poziom bezpieczeństwa lotniczego.

W najbliższych latach członkostwo w EUROCONTROL nie wymaga istotnych zmian organizacyjnych w służbach ruchu lotniczego (ARL), nie będzie więc miało wpływu na wielkość zatrudnienia w tych służbach.

### Skutki finansowe

Po uzyskaniu członkostwa w EUROCONTROL, Rzeczpospolita Polska będzie mogła przystąpić w ciągu dwóch lat do trzeciego, poza EATMP i CFMU, programu dotyczącego systemu pobierania opłat nawigacyjnych, fakturowania i windykacji należności przez Centralne Biuro Opłat Nawigacyjnych w EUROCONTROL (CRCO – Central Routes Charging Office), które będzie współpracowało z Agencją Ruchu Lotniczego. Współpraca z CRCO spowoduje ujednoczenie zasad kalkulacji kosztów służb ruchu lotniczego, czytelną i przejrzystą ewidencję oraz efektywne zarządzanie tymi kosztami oraz poprawę skuteczności zbierania opłat nawigacyjnych od przewoźników (CRCO osiąga poziom ściągłości opłat 98%-99% w skali roku).

Opłatę z tytułu korzystania z dwóch programów (EATMP i CFMU) uiszcza od 1997 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Opłata ta zależy od wysokości PKB i kosztów świadczonych usług. W 2003 r. opłata wyniesie 3 204 640 euro. Przekształcenie obecnie ponoszonej opłaty za udział w programach EATMP i CFMU w składkę członkowską, po uzyskaniu członkostwa w EUROCONTROL, oznacza zwiększenie płatności do ok. 4,7 mln euro (według wstępnej kalkulacji).

Wysokość składki członkowskiej jest kalkulowana w zależności od PKB Polski (w 30%) i od kosztów infrastruktury zarządzania przestrzenią powietrzną (w 70%).

Nie oznacza to bezpośredniego obciążenia budżetu państwa, ponieważ składka członkowska jest zaliczana do kosztów zarządzania przestrzenią powietrzną wliczanych w opłaty nawigacyjne ponoszone przez użytkowników tej przestrzeni (głównie przewoźników lotniczych).

Agencja Ruchu Lotniczego wchodzi w skład Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” powołanego na podstawie ustawy z dnia 23 października 1983 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33, poz. 185), które nie stanowi wyodrębnionej jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148).

Członkostwo w Organizacji pozwoli na:

- pełne uczestnictwo w pracach Organizacji, z prawem głosu i współdecydowania,
- bezpłatne uczestnictwo we wszystkich programach realizowanych przez EUROCONTROL,
- bezpłatne wsparcie dla realizacji strategicznych projektów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym,
- bezpłatne szkolenia w instytucjach szkoleniowych EUROCONTROL,
- bezpłatne uczestnictwo w pracach badawczych i konsultingowych,
- możliwość zatrudniania obywateli polskich w jednostkach organizacyjnych EUROCONTROL,
- zmniejszenie kosztów zarządzania ruchem lotniczym dzięki zastosowaniu technik i procedur opracowywanych przez Organizację,
- pełną harmonizację w zakresie klasyfikacji i organizacji przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej z przestrzenią europejską,



- poprawę bezpieczeństwa lotniczego ,
- zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami i incydentami lotniczymi,
- optymalizację użytkowania przestrzeni powietrznej,
- zwiększenie ruchu lotniczego i zwiększenie wpływów z opłat trasowych.

W ocenie ULC, ewentualne negatywne skutki finansowe jakie mogłyby wystąpić w krótkim okresie po przystąpieniu do EUROCONTROL, wynikają z możliwości obniżenia stawki jednostkowej za przelot (service unit rate), stanowiącej jeden z podstawowych wskaźników do obliczania opłat nawigacyjnych.

W dłuższym okresie, ewentualne niższe wpływy z opłat nawigacyjnych dla PPL - ARL zostaną zrekompensowane pozytywnymi efektami wynikającymi ze współpracy polskich służb ruchu lotniczego z dobrze zorganizowanymi i efektywnymi strukturami zarządzania ruchem lotniczym w Europie oraz wpływami z tytułu zwiększonego wolumenu ruchu lotniczego (w szczególności obcych przewoźników lotniczych) po wejściu Rzeczypospolitej Polskiej do UE .

Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej ww. Protokołami

Ratyfikacja ww. aktów prawnych jest warunkiem członkostwa w organizacji międzynarodowej EUROCONTROL. Członkostwo w tej organizacji wiąże się z możliwością realizowania niektórych zadań w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną przy pomocy organów międzynarodowych lub organów zarządzania ruchem lotniczym innych państw na podstawie umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską. Oznacza to przeniesienie niektórych uprawnień państwa wynikających ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej na organizację międzynarodową, zgodnie z art. 4 i art. 5 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze.

W związku z art.39 i 40 Ujednoliconego tekstu Konwencji (art. I ww. Protokołu z 1997 r.) oraz z uwagi na fakt, że spełnione zostały przesłanki zawarte

w art. 89 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej - ratyfikacja ww. Protokółów wymaga trybu za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

03-42-om



URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

MINISTER

*Prof. dr hab. Danuta Hübner*

Min. DH- *NO 19* /04/DPE/msz

Warszawa, *16.03*, 2004

Pan  
Aleksander Proksa  
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektów uchwał Rady Ministrów w sprawie przedłożenia do ratyfikacji:

- Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednocającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. z późniejszymi zmianami,
- Protokołu z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, ujednocionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.,

oraz opinia o zgodności projektów ustaw o ratyfikacji:

- Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednocającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. z późniejszymi zmianami,
- Protokołu z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, ujednocionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.,

z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonymi **projektami uchwał oraz ustaw** (pismo nr RM-111-58-04; RM-111-59-04; RM-10-60-04; RM-10-61-04), **uprzejmie informuję, iż nie zgłaszam uwag.** W odniesieniu do treści ww. protokołów pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Międzynarodową konwencją o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienioną Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca

SEKRETARZ RADY MINISTRÓW

.....dn. *2004-03-18*

1970 r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienioną Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r., [dalej jako Konwencja] oraz Umową wielostronną w sprawie opłat trasowych, podpisaną dnia 12 lutego 1981 r., jest jednym z warunków uzyskania przez Polskę pełnego członkostwa w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL. Pozostałe warunki to ratyfikowanie przez Polskę Protokołu ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, sporządzonego dnia 27.06.1997 r., oraz Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997r.

II. Zobowiązanie Polski do przystąpienia do organizacji EUROCONTROL wynika z przepisów art. 6 *Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej*, który to Akt jest integralną częścią *Traktatu Akcesyjnego*, podpisanego przez Polskę 16 kwietnia 2003 r. Wzmiankowany przepis stwierdza, iż:

„1. Umowy lub konwencje zawarte lub tymczasowo stosowane przez Wspólnotę lub zgodnie z artykułem 24 lub artykułem 38 Traktatu UE, z jednym lub większą liczbą państw trzecich, z *organizacją międzynarodową* lub z obywatelem państwa trzeciego, są *wiążące dla nowych Państw Członkowskich*, na warunkach ustalonych w Traktatach założycielskich i w niniejszym Akcie.

2. Nowe Państwa Członkowskie zobowiązują się przystąpić na warunkach ustanowionych w niniejszym akcie do *umów lub konwencji* zawartych lub tymczasowo stosowanych wspólnie przez *obecne Państwa Członkowskie i Wspólnotę*, a także do umów zawartych przez te Państwa, związanych z wyżej wymienionymi umowami i konwencjami”.

III. Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*European Organisation for the safety of Air Navigation*) EUROCONTROL jest organizacją

międzynarodową, która została utworzona w celu ujednoczenia procedur kontroli ruchu lotniczego w europejskiej górnej przestrzeni powietrznej. W przeciwieństwie do wszystkich 15 Państw – obecnych Członków Unii Europejskiej oraz niektórych Państw – Kandydatów, jak m.in. Czechy, Węgry czy Słowacja, sama *Wspólnota Europejska nie jest jeszcze pełnym członkiem organizacji EUROCONTROL*. Stanie się nim wraz z ratyfikacją podpisanego przez Wspólnotę Europejską, dnia 8 października 2002 roku, Protokołu w sprawie jej przystąpienia do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, z późniejszymi zmianami i ujednoczonej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

Dnia 29 września 2003 r. Komisja Europejska przedłożyła Propozycję Decyzji Rady dotyczącą związania Wspólnoty Europejskiej ww. Protokołem (COM/2003/0555 final – AVC 2003/0214W). Należy się zatem spodziewać, że w okresie kilku najbliższych miesięcy, prawdopodobnie przed dniem akcesji Nowych Państw Członkowskich do Unii Europejskiej, Wspólnota Europejska dokona ratyfikacji ww. dokumentu, stając się w ten sposób pełnoprawnym członkiem organizacji EUROCONTROL.

- IV. Przystąpienie Wspólnoty Europejskiej do Organizacji EUROCONTROL jest uzasadnione kilkoma okolicznościami, w tym przede wszystkim faktem, iż Konwencja, po zmianach wprowadzonych Protokołem ujednoczającym z 27 czerwca 1997 r., upoważniła EUROCONTROL do przyjmowania środków, które są *wiążące dla Państw Członkowskich Wspólnoty należących do EUROCONTROL*, czyli dla wszystkich 15 Państw Członkowskich. W związku z tym, konieczny jest udział samej *Wspólnoty w tej Organizacji, aby wzmiankowane środki mogły być przyjmowane w obszarach w których Wspólnota posiada swoje kompetencje*. Ważną rolę dla Organizacji EUROCONTROL przewidziano w ramach wspólnotowej reformy zarządzania europejską przestrzenią powietrzną, polegającej na utworzeniu do końca 2004 roku tzw. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky-SES*). EUROCONTROL ma bowiem służyć Wspólnocie konieczną wiedzą ekspercką oraz doświadczeniem przy opracowywaniu technicznej strony przygotowywanych przez Wspólnotę Europejską jako niezależnego europejskiego prawodawcę w dziedzinie zarządzania żeglugi powietrznej, aktów prawnych. W ten sposób kompetencje Organizacji

EUROCONTROL mają zostać wzmocnione politycznymi i legislacyjnymi uprawnieniami Wspólnoty.

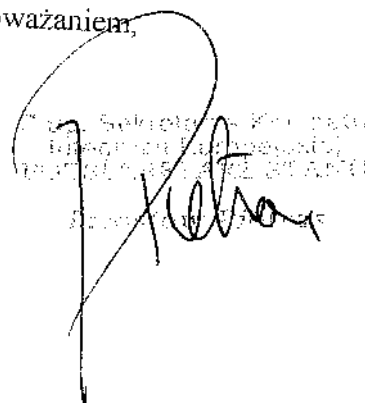
- V. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że:
- Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednolicający Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. z późniejszymi zmianami,
  - Protokół z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.,

są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Do wiadomości:

Pan  
Włodzimierz Cimoszewicz  
Minister Spraw Zagranicznych  
Pan  
Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Minister Infrastruktury

Z poważaniem,

  
J. K. Kaczyński  
Minister Spraw Zagranicznych  
Kancelaria Główna  
ul. Senacka 14, 00-925 Warszawa  
tel. (22) 69 52 40 00  
e-mail: kaczynski.jan@msz.gov.pl

# **FINAL ACT**

**OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE ON THE PROTOCOL  
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO  
CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION OF 13 DECEMBER 1960, AS  
VARIOUSLY AMENDED (Brussels, 27 June 1997)**

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE ON THE PROTOCOL  
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO CO-  
OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION OF 13 DECEMBER 1960, AS VARIOUSLY  
AMENDED (Brussels, 27 June 1997)

THE PLENIPOTENTIARIES OF:  
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,  
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,  
THE KINGDOM OF BELGIUM,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA,  
THE REPUBLIC OF CYPRUS,  
THE REPUBLIC OF CROATIA,  
THE KINGDOM OF DENMARK,  
THE KINGDOM OF SPAIN.  
THE FRENCH REPUBLIC,  
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,  
THE HELLENIC REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF HUNGARY,  
IRELAND,  
THE ITALIAN REPUBLIC,  
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,  
THE REPUBLIC OF MALTA,  
THE PRINCIPALITY OF MONACO,  
THE KINGDOM OF NORWAY.  
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,  
THE PORTUGUESE REPUBLIC,  
ROMANIA.  
THE SLOVAK REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,  
THE KINGDOM OF SWEDEN,  
THE SWISS CONFEDERATION,  
THE CZECH REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF TURKEY.

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997;

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

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



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

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

*Have noted* the following statement by the Kingdom of Belgium:

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

*Have noted* the following statement by the Hellenic Republic:

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

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

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

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

*Have adopted* the following resolutions:

*1. Resolution urging Member States to ratify the Protocol at their earliest convenience* The Conference,

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

*Having* unanimously adopted the aforesaid Protocol;

*Considering* that it is highly desirable that the aforesaid Protocol should come into force as soon as possible:

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

*Requests* the Director General of EUROCONTROL to take all practical measures, In cooperation with Contracting Parties, to provide assistance, if requested, in the process or ratification, acceptance or approval of the aforesaid Protocol,

*II. Resolution on early implementation of the Protocol*

The Conference,

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

*Having* unanimously adopted the aforesaid Protocol;

*Having noted* the decisions taken by the Ministers of Transport of the member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC) meeting in Copenhagen on 14 February 1997 regarding the ECAC Strategy;

*Having noted* the Invitation by the ECAC Ministers of Transport to the EUROCONTROL Permanent Commission to consider arrangements for the implementation in advance of the revised EUROCONTROL Convention as proposed in the ECAC Strategy;

*Recognising* the need for an early implementation, where appropriate, of certain provisions in the revised Convention in order to entrust the EUROCONTROL Organisation and in particular its Agency with the roles and duties as reflected in the ECAC Institutional Strategy;

*Reconfirming* their commitment to attain, through the provisions of the revised Convention and in close cooperation with all parties concerned, a safe and efficient European air traffic management system as well as an efficient common route charges system;

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

*Have* adopted the following joint declarations:

*I. Joint Declaration on the draft EUROCONTROL regulation on Data Protection*  
The Conference,

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation,

*Having* unanimously adopted the aforesaid Protocol,

*Having noted* the draft EUROCONTROL Regulation on Data Protection,

*Makes* the following joint declaration:

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

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

The Conference,

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

*Having* unanimously adopted the aforesaid Protocol;

*Having noted* the provisions in the aforesaid Protocol with regard to the creation of an efficient and autonomous management structure for the EUROCONTROL Agency that will assist in ensuring an efficient, streamlined and transparent decision making mechanism for ATM in Europe in accordance with the ECAC institutional Strategy for ATM in Europe;

*Having noted* that the EUROCONTROL Agency is the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or by the governing bodies of EUROCONTROL;

*Recognising* the desirability of enabling the EUROCONTROL Agency to ascertain an adequate level of transparency in the management structure through a Board with the appropriate terms of reference;

*Makes* the following joint declaration:

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

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

The Conference,

*Assembled* at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

*Having* unanimously adopted the aforesaid Protocol;

*Having noted* the provisions in the aforesaid Protocol with regard to the creation of an efficient and autonomous management structure for the EUROCONTROL Agency that will assist in ensuring an efficient, streamlined and transparent decision making mechanism for ATM in Europe in accordance with the ECAC institutional Strategy for ATM in Europe;

*Having noted* that the EUROCONTROL Agency is the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or by the governing bodies of EUROCONTROL;

*Recognising* the desirability of enabling the EUROCONTROL Agency to ascertain an adequate level of transparency in the management structure through a Board with the appropriate terms of reference;

*Makes* the following joint declaration:

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

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries have signed the present Final Act.

DONE at Brussels, this 27th day of June 1997, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States.

For the Federal Republic of Germany,

For the Republic of Austria,

For the Kingdom of Belgium,

For the Republic of Bulgaria,

For the Republic of Cyprus,

For the Republic of Croatia,

For the Kingdom of Denmark,

For the Kingdom of Spain,

For the French Republic,

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

For the Hellenic Republic,

For the Republic of Hungary,

For Ireland,

For the Italian Republic,

For the Grand Duchy of Luxembourg,

For the Republic of Malta,

For the Principality of Monaco,

For the Kingdom of Norway,

For the Kingdom of the Netherlands,

For the Portuguese Republic,

For Romania,

For the Slovak Republic,

For the Republic of Slovenia,

For the Kingdom of Sweden,

For the Swiss Confederation,

For the Czech Republic,

For the Republic of Turkey,

**AMENDMENTS**

MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE OF 27 JUNE 1997

---

AMENDMENTS MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE  
OF 27 JUNE 1997

Article I

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

Article II

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

"Article 1

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

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

*To this end, they agree:*

- (a) *to determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;*
- (b) *to commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in Annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;*
- (c) *to introduce an air traffic management performance review and target setting system;*
- (d) *to implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;*
- (e) *to adopt and apply common standards and specifications;*
- (f) *to harmonise air traffic services regulations;*



- (g) *to develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;*
  - (h) *to encourage common procurement of air traffic systems and facilities;*
  - (i) *to implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called "route charges";*
  - (j) *to implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;*
  - (k) *to participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;*
  - (l) *to identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, monitoring or operation of systems and services in air navigation;*
  - (m) *in the context of a "gate-to-gate" concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.*
2. *For this purpose they hereby establish a "European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)", hereinafter called "the Organisation", which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:*
- (a) *a General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and approval of the Organisation's general policy, including:*
    - (i) *the common policy for route charges and the Organisation's other charges activities;*
    - (ii) *the performance review and assessment functions of the Organisation;*
    - (iii) *the setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;*
    - (iv) *the technical and financial selection of major framework programmes for co-operation;*
    - (v) *external relations with States and organisations and applications for accession to this Convention.*
  - (b) *a Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly's decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency's work;*

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

### Article III

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

#### "Article 2

1. *The Organisation shall undertake the following tasks:*
  - (a) *to develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;*
  - (b) *to coordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;*
  - (c) *to examine and coordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to coordinate and submit amendments or proposals to these bodies;*
  - (d) *to define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;*
  - (e) *to develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of (d) above;*
  - (f) *to develop, adopt, and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;*
  - (g) *to develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;*
  - (h) *to coordinate the Contracting Parties' research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;*
  - (i) *to establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;*
  - (j) *to study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;*

- (k) *to develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;*
  - (l) *to develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;*
  - (m) *to support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;*
  - (n) *to develop and endorse coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;*
  - (o) *to develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff;*
  - (p) *to develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;*
  - (q) *to establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in Annex IV;*
  - (r) *to establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;*
  - (s) *to perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.*
2. *At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:*
- (a) *assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;*
  - (b) *provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;*
  - (c) *assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation services and which are not covered by Annex IV to this Convention.*
3. *The Organisation may:*
- (a) *conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in Article 2.1;*
  - (b) *at the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this Article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.*
4. *The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in Articles 2.1 (e), 2.1 (g), 2.1 (p), 2.1 (q), 2.2 and 2.3 (b), are exercised independently of its regulatory functions.*

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

#### Article IV

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

#### "Article 3

1. *This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in Annex II.*
2. (a) *Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in Annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.*  
(b) *Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.*
3. *For the purposes of this Convention the expression "air traffic" shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organization.*

*On the basis of a special agreement, as provided for in Article 2.2(b), a Contracting Party may request that the expression "air traffic" shall apply to other air traffic operating within its territory."*

#### Article V

The reference to the Statute annexed thereto in Article 4 of the Convention shall be replaced by a reference to the Statute at Annex I and in the English text of the said Article 4, the words "*in the present Convention*" shall be replaced by "*in this Convention*".

#### Article VI

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

#### "Article 5

1. *The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.*
2. *The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.*
3. *On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties*

*participating in the common route charges system under the conditions stipulated in Annex IV.*

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

#### Article VII

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

#### "Article 6

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

*In addition, the General Assembly shall:*

- (a) *appoint the Director General of the Agency, on the Council's recommendation;*
  - (b) *authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in Article 34;*
  - (c) *establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1(e);*
  - (d) *approve amendments to Annex I in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.1;*
  - (e) *approve amendments to Annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.3;*
  - (f) *periodically review the tasks of the Organisation.*
2. *To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, inter alia:*
    - (a) *establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en-route air navigation facilities and services provided to them;*
    - (b) *determine the formula to be applied in calculating route charges;*
    - (c) *determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by Annex IV, the costs incurred in respect of en-route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;*
    - (d) *approve reports by the Council relating to route charges.*
  3. *The General Assembly may:*
    - (a) *refer to the Council for examination any matter falling within its competence;*

- (b) *delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in Article 1.2(a);*
- (c) *establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary."*

#### Article VIII

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

#### "Article 8

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

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

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

2. *Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and (c) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and (c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.*

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

3. *However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in Article 39, any amendments made to Annex II, except in the case referred to in Article 3.2(b), and to Annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in Articles 36.4, 36.5, 38.3 and 38.4.*
4. *Decisions taken by the General Assembly and the Council shall be binding on the Contracting Parties and the Agency, subject to the provisions of Article 9."*

#### Article IX

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

"Article 7

1. *The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in Article 2.1.*
2. *The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:*
  - (a) *shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in Article 2, together with the five-year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to Articles 2.2 (c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;*
  - (b) *shall approve the principles governing the general structure of the Agency;*
  - (c) *shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;*
  - (d) *shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1 (e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, inter alia, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;*
  - (e) *shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;*
  - (f) *shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;*
  - (g) *may require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;*
  - (h) *shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;*
  - (i) *shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;*
  - (j) *shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;*
  - (k) *may authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in Article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of Article 13.3;*

- (l) shall approve a Regulation on data protection;
- (m) in the performance of the tasks provided for in Article 2.1(f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.
3. The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.
  4. The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.
  5. The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.
  6. The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.
  7. The Council may delegate duties, and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil/Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision."

#### Article X

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

#### "Article 11

1. The weighting referred to in Article 8 shall be determined according to the following table:

Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1% .....	1
From 1 to less than 2 % .....	2
From 2 to less than 3 % .....	3
From 3 to less than 4½% .....	4
From 4½ to less than 6 % .....	5
From 6 to less than 7½% .....	6
From 7½ to less than 9 % .....	7
From 9 to less than 11 % .....	8
From 11 to less than 13 % .....	9
From 13 to less than 15 % .....	10
From 15 to less than 18 % .....	11
From 18 to less than 21 % .....	12
From 21 to less than 24 % .....	13
From 24 to less than 27 % .....	14
From 27 to less than 30 % .....	15
30% .....	16

2. The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the



above table and in accordance with the rule in Article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. *In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.*
4. *The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions."*

#### Article XI

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

#### "Article 12

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

#### Article XII

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

#### "Article 9

1. *Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in Article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:*
  - (a) *the derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;*
  - (b) *the derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been taken pursuant to the arrangements described in sub-paragraph 2(b) below.*
2. (a) *In the event of the application of the circumstances of sub-paragraph 1(a) above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.*
  - (b) *In the event of the application of sub-paragraph 1(b) above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in sub-paragraph 1(a) above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.*

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

#### Article XIII

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

#### "Article 10

1. *The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:*
  - (a) *an initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;*
  - (b) *a further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.*
2. *The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development - or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council - by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.*
3. *The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned."*

#### Article XIV

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

#### "Article 13

1. *The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.*
2. *The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of Article 7.2(k), of paragraph 3 of this article and of Article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.*
3. *The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2."*

#### Article XV

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

#### "Article 14

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

#### Article XVI

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

#### "Article 15

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

#### Article XVII

Article 14 of the Convention shall become Article 16.

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

#### Article XVIII

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

#### "Article 17

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

#### Article XIX

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

#### "Article 18

*In the performance of the tasks provided for in Article 2.2(b), the Agency shall, within the limits of the powers conferred on the air traffic services, give all the necessary instructions to aircraft commanders. The aircraft commanders shall be bound to comply with those*

*instructions, except in the cases of force majeure provided for in the regulations referred to in the preceding article."*

#### Article XX

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

##### "Article 20

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

#### Article XXI

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

In the English text of paragraph 2 of Article 18 of the Convention, which becomes paragraph 2 of Article 21, the words "*not less*" shall be replaced by "*no less*".

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

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

In the English text of paragraphs 2, 3 and 4 of Article 19 of the Convention, which become paragraphs 2, 3 and 4 of Article 22, the words "*The Organisation shall be*" shall be replaced by "*it shall be*".

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

#### Article XXII

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

##### "Article 19

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

2. *Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.*
3. *In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:*
  - (a) *by the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;*
  - (b) *by the Organisation, in accordance with the grounds of jurisdiction set out in Article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.*
4. *The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in Article 7.2(d)."*

#### Article XXIII

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

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

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

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

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

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

In the German text of sub-paragraph 3(a) of Article 22 of the Convention, which becomes sub-paragraph 3(a) of Article 25, the words "*in seinen Haushalten lebenden*" shall be replaced by "*mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden*".

In the German text of sub-paragraph 5(b) of Article 22 of the Convention, which becomes sub-paragraph 5(b) of Article 25, the words "*seine Kraftfahrzeuge*" shall be replaced by "*sein privates Kraftfahrzeug*".

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

In the German text of Article 23 of the Convention, which becomes Article 26, the word "*Tagungsort*" shall be replaced by "*Sitzungsort*".

#### Article XXIV

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

#### "Article 27

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

#### Article XXV

Article 25 of the Convention shall become Article 28.

#### Article XXVI

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

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

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

#### Article XXVII

Article 27 of the Convention shall become Article 30.

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

Article XXVIII

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

"Article 31

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

Article XXIX

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

"Article 32

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

Article XXX

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

"Article 33

*The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at Annex I."*

Article XXXI

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

"Article 34

1. *Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.*
2. *The number of arbitrators shall be three.*
3. *The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.*

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

Article XXXII

Articles 32 and 33 of the Convention shall be revoked.

Article XXXIII

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

"Article 37

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

Article XXXIV

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

"Article 38

1. *The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.*
2. *Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.*

*The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.*

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

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

4. *The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.*
5. *If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of Article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation."*



#### Article XXXV

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

#### "Article 35

1. *Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, the courts of the Contracting Parties shall have sole jurisdiction to hear disputes arising between the Organisation, represented by the Director General, and any natural person or corporate body, in connection with the application of acts of the Organisation.*
2. *Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:*
  - (a) *where the defendant has his/her residence or registered office;*
  - (b) *where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;*
  - (c) *in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) and (b) above, where the defendant has assets;*
  - (d) *in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters."*

#### Article XXXVI

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

#### "Article 39

1. *The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.*
2. *The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.*
3. *The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.*
4. *Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession."*

#### Article XXXVII

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

#### "Article 36

1. *The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in Annex I, and to Articles 16 et seq.*

*of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV, shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.*

2. *The tax provisions set out in Annex III and Articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.*
3. *Each Contracting Party shall be bound by Annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by Annex IV at the expiry of this five-year period.*
4. *The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.*

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

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

#### Article XXXVIII

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

#### "Article 40

1. *The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.*
2. *The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.*
3. *Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force."*

#### Article XXXIX

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

Article XL

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

Article XLI

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

Article XLII

Annex IV (Provisions relating to the common route charges system) to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be Annex IV to the Convention.

**PROTOCOL**  
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION  
RELATING TO CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION  
OF 13 DECEMBER 1960,  
AS VARIOUSLY AMENDED

---

**PROTOCOL**  
**CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION**  
**RELATING TO CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION**  
**OF 13 DECEMBER 1960,**  
**AS VARIOUSLY AMENDED**

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,  
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,  
THE KINGDOM OF BELGIUM,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA,  
THE REPUBLIC OF CYPRUS,  
THE REPUBLIC OF CROATIA,  
THE KINGDOM OF DENMARK,  
THE KINGDOM OF SPAIN,  
THE FRENCH REPUBLIC,  
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,  
THE HELLENIC REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF HUNGARY,  
IRELAND,  
THE ITALIAN REPUBLIC,  
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,  
THE REPUBLIC OF MALTA,  
THE PRINCIPALITY OF MONACO,  
THE KINGDOM OF NORWAY,  
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,  
THE PORTUGUESE REPUBLIC,  
ROMANIA,  
THE SLOVAK REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,  
THE KINGDOM OF SWEDEN,  
THE SWISS CONFEDERATION,  
THE CZECH REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF TURKEY,

*Considering* that the growth in air traffic, the need to centralise the national policy measures of each European State at European level and technological developments in air traffic require a revision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the amending Protocol of 12 February 1981, in order to provide for the establishment of a uniform European air traffic management system for the control of general air traffic in European airspace and at and around airports;

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

*Considering* the need to ensure that all airspace users may enjoy maximum efficiency at the minimum cost consistent with the required level of safety and the need to minimise the

adverse environmental impact by means of harmonisation and integration of the services responsible for air traffic management in Europe;

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

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

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

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

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

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

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

*Recognising* that the safe and efficient realisation of the Organisation's tasks will benefit from the separation where practicable of its regulatory and service provision functions;

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

*Have agreed as follows :*

## **Article I**

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

## Article II

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

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

2. This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium.
3. This Protocol shall enter into force on 1 January 2000 provided all the States Parties to the Convention have ratified, accepted or approved it by that date. Where this condition is not met, it shall enter into force either on 1 July or 1 January following the date of deposit of the last instrument of ratification, acceptance or approval, according to whether the said deposit is effected in the first or the second half of the year.
4. In the case of any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention and whose instrument of ratification, acceptance or approval is deposited after the date of this Protocol's entry into force, the latter shall enter into force in respect of that State on the first day of the second month following the deposit of the relevant instrument of ratification, acceptance or approval.
5. Any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention shall become a Party to the Convention by virtue of ratification, acceptance or approval of this Protocol.
6. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other States Parties to the Convention and any other States signatories to this Protocol of each signature, each deposit of an instrument of ratification, acceptance or approval and each date of entry into force of this Protocol pursuant to paragraphs 3 and 4 above.

## Article III

With effect from the entry into force of this Protocol, the Protocol of 6 July 1970, as amended by the Protocol of 21 November 1978, and by Article XXXVIII of the Protocol of 12 February 1981, shall be replaced by Annex III (entitled "Tax Provisions") to the consolidated version of the text of the Convention annexed hereto.

## Article IV

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

## Article V

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

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, having presented their Full Powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 27th day of June 1997, in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States. In the case of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For the Federal Republic of Germany,

For the Republic of Austria,

For the Kingdom of Belgium,

For the Republic of Bulgaria,

For the Republic of Cyprus,

For the Republic of Croatia,

For the Kingdom of Denmark,

For the Kingdom of Spain,

For the French Republic,

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

For the Hellenic Republic,

For the Republic of Hungary,

For Ireland,

For the Italian Republic,

For the Grand Duchy of Luxembourg,  
For the Republic of Malta,



For the Principality of Monaco,

For the Kingdom of Norway,

For the Kingdom of the Netherlands,

For the Portuguese Republic,

For Romania,

For the Slovak Republic,

For the Republic of Slovenia,

For the Kingdom of Sweden,

For the Swiss Confederation,

For the Czech Republic,

For the Republic of Turkey,

CONSOLIDATED VERSION WHICH INCORPORATES THE TEXTS REMAINING IN  
FORCE OF THE EXISTING CONVENTION AND THE AMENDMENTS MADE BY THE  
DIPLOMATIC CONFERENCE OF 27 JUNE 1997

---

CONSOLIDATED TEXT OF THE ENACTING TERMS OF THE CONVENTION

---

CONSOLIDATED VERSION WHICH INCORPORATES THE TEXTS REMAINING IN  
FORCE OF THE EXISTING CONVENTION AND  
THE AMENDMENTS MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE  
OF 27 JUNE 1997

---

CONSOLIDATED TEXT OF THE ENACTING TERMS OF THE CONVENTION

Article 1

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

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

To this end, they agree:

- (a) to determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;
- (b) to commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in Annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;
- (c) to introduce an air traffic management performance review and target setting system;
- (d) to implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;
- (e) to adopt and apply common standards and specifications;
- (f) to harmonise air traffic services regulations;
- (g) to develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and

development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;

- (h) to encourage common procurement of air traffic systems and facilities;
  - (i) to implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called "route charges";
  - (j) to implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;
  - (k) to participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;
  - (l) to identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, monitoring or operation of systems and services in air navigation;
  - (m) in the context of a "gate-to-gate" concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.
2. For this purpose they hereby establish a "European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)", hereinafter called "the Organisation", which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:
- (a) a General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and approval of the Organisation's general policy, including:
    - (i) the common policy for route charges and the Organisation's other charges activities;
    - (ii) the performance review and assessment functions of the Organisation;
    - (iii) the setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;
    - (iv) the technical and financial selection of major framework programmes for co-operation;
    - (v) external relations with States and organisations and applications for accession to this Convention;
  - (b) a Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly's decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency's work;
  - (c) an Agency, whose Statute is contained in Annex I to this Convention, which shall be the organ entrusted to undertake the Organisation's tasks, in

accordance with the provisions of the following articles of this Convention and the tasks assigned to it by the General Assembly or the Council, to initiate relevant proposals and to deploy the technical, financial and staff resources to achieve the objectives laid down.

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

#### Article 2

1. The Organisation shall undertake the following tasks:
  - (a) to develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;
  - (b) to coordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;
  - (c) to examine and coordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to coordinate and submit amendments or proposals to these bodies;
  - (d) to define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;
  - (e) to develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of (d) above;
  - (f) to develop, adopt, and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;
  - (g) to develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;
  - (h) to coordinate the Contracting Parties' research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;
  - (i) establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;
  - (j) to study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;
  - (k) to develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;

- (l) to develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;
  - (m) to support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;
  - (n) to develop and endorse coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;
  - (o) to develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff;
  - (p) to develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;
  - (q) to establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in Annex IV;
  - (r) to establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;
  - (s) to perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.
2. At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:
- (a) assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;
  - (b) provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;
  - (c) assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation services and which are not covered by Annex IV to this Convention.
3. The Organisation may:
- (a) conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in Article 2.1;
  - (b) at the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this Article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.
4. The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in Articles 2.1 (e), 2.1 (g), 2.1 (p), 2.1 (q), 2.2 and 2.3 (b), are exercised independently of its regulatory functions.
5. In order to facilitate the execution of its tasks, the Organisation may, by decision of the General Assembly, create undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Contracting Party, or acquire majority shareholdings in such undertakings.

### Article 3

1. This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in Annex II.
2. (a) Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in Annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.  
  
(b) Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.
3. For the purposes of this Convention the expression "air traffic" shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organization.

On the basis of a special agreement, as provided for in Article 2.2(b), a Contracting Party may request that the expression "air traffic" shall apply to other air traffic operating within its territory.

### Article 4

The Organisation shall have legal personality. In the territory of the Contracting Parties it shall have the fullest legal capacity to which corporate bodies are entitled under national law; it shall *inter alia* have the right to acquire or transfer movable or immovable property and to go to law. Except as otherwise provided in this Convention or the Statute at Annex I, it shall be represented by the Agency, which shall act in its name. The Agency shall administer the property of the Organisation.

### Article 5

1. The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.
2. The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.
3. On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties participating in the common route charges system under the conditions stipulated in Annex IV.
4. The representatives of international organisations which can contribute to the work of the Organisation shall, where appropriate, be invited by the General Assembly, or the Council, to participate as observers, in bodies of the Organisation.

## Article 6

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

In addition, the General Assembly shall:

- (a) appoint the Director General of the Agency, on the Council's recommendation;
  - (b) authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in Article 34;
  - (c) establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1(e);
  - (d) approve amendments to Annex I in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.1;
  - (e) approve amendments to Annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.3;
  - (f) periodically review the tasks of the Organisation.
2. To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, *inter alia*:
    - (a) establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en-route air navigation facilities and services provided to them;
    - (b) determine the formula to be applied in calculating route charges;
    - (c) determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by Annex IV, the costs incurred in respect of en-route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;
    - (d) approve reports by the Council relating to route charges.
  3. The General Assembly may:
    - (a) refer to the Council for examination any matter falling within its competence;
    - (b) delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in Article 1.2(a);
    - (c) establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary.

## Article 7

1. The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in Article 2.1.
2. The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:



- (a) shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in Article 2, together with the five-year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to Articles 2.2 (c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;
- (b) shall approve the principles governing the general structure of the Agency;
- (c) shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;
- (d) shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1 (e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, *inter alia*, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;
- (e) shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;
- (f) shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;
- (g) may require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;
- (h) shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;
- (i) shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;
- (j) shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;
- (k) may authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in Article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of Article 13.3;
- (l) shall approve a Regulation on data protection;
- (m) in the performance of the tasks provided for in Article 2.1(f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

3. The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.
4. The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.
5. The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.
6. The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.
7. The Council may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil/Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision.

#### Article 8

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

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

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

2. Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and (c) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and (c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.

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

3. However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in Article 39, any amendments made to Annex II, except in the case referred to in Article 3.2(b), and to

Annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in Articles 36.4, 36.5, 38.3 and 38.4.

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

#### Article 9

1. Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in Article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:
  - (a) the derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;
  - (b) the derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been taken pursuant to the arrangements described in sub-paragraph 2(b) below.
2.
  - (a) In the event of the application of the circumstances of sub-paragraph 1(a) above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.
  - (b) In the event of the application of sub-paragraph 1(b) above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in sub-paragraph 1(a) above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.
3. In the event of a state of war or conflict, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the Contracting Parties affected. The same principle shall apply in the event of a state of crisis or national emergency. In particular, each Contracting Party may temporarily resume responsibility for all or part of the air traffic services in the airspace under its control on the grounds of overriding national considerations, especially in the area of defence. The European air traffic management system architecture should allow the effective resumption of such services in accordance with the Contracting Parties' requirements.

#### Article 10

1. The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:
  - (a) an initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;

- (b) a further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.
2. The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development - or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council - by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.
  3. The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.

Article 11

1. The weighting referred to in Article 8 shall be determined according to the following table:

Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1%.....	1
From 1 to less than 2 %.....	2
From 2 to less than 3 %.....	3
From 3 to less than 4½%.....	4
From 4½ to less than 6 %.....	5
From 6 to less than 7½%.....	6
From 7½ to less than 9 %.....	7
From 9 to less than 11 %.....	8
From 11 to less than 13 %.....	9
From 13 to less than 15 %.....	10
From 15 to less than 18 %.....	11
From 18 to less than 21 %.....	12
From 21 to less than 24 %.....	13
From 24 to less than 27 %.....	14
From 27 to less than 30 %.....	15
30%.....	16

2. The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the above table and in accordance with the rule in Article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.
3. In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.
4. The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.

Article 12

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

### Article 13

1. The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.
2. The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of Article 7.2(k), of paragraph 3 of this article and of Article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.
3. The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.

### Article 14

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

### Article 15

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

### Article 16

1. The character of public interest shall, where necessary, be recognised, in accordance with national law and with the consequences which result from the provisions of that law relating to expropriation in the public interest, as regards the acquisition of immovable property necessary for the siting of the Organisation's installations, subject to the agreement of the Government concerned. The procedure of expropriation for reasons of public interest may be set in motion by the competent authorities of the State concerned, in accordance with its national law, for the purpose of acquiring such property failing amicable agreement.
2. In the territory of the Contracting Parties where the procedure referred to in the preceding paragraph is not in existence, the Organisation may have the benefit of those procedures for compulsory purchase which can be used for the benefit of civil aviation and telecommunications.
3. The Contracting Parties recognise the right of the Organisation to benefit, in respect of any installations and services established on its behalf in their respective territories, from the application of national law as to those restrictions on the rights of owners of immovable property which may exist in the public interest for the benefit of national services for the same purpose and in particular as to easements in the public interest.

4. The Organisation shall bear the expenses consequent upon the application of the provisions of this Article, including the compensation payable in accordance with the law of the State in the territory of which the property is situated.

#### Article 17

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

#### Article 18

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

#### Article 19

1. In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e), the Organisation shall determine, in accordance with the general conditions provided for in Article 7.2(d), the necessary regulatory measures, and shall communicate them to aircraft operators and to the appropriate air traffic services. The Contracting Parties shall ensure that aircraft operators, aircraft commanders and the appropriate air traffic services comply therewith, unless prevented by compelling reasons of safety.
2. Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.
3. In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:
  - (a) by the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;
  - (b) by the Organisation in accordance with the grounds of jurisdiction set out in Article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.
4. The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in Article 7.2(d).

#### Article 20

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

#### Article 21

1. The circulation of publications and other information material sent by or to the Organisation in connection with its official activities shall not be restricted in any way.
2. For its official communications and the transfer of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Contracting Party to comparable international organisations.

#### Article 22

1. The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties from all duties, taxes and charges in respect of its creation, dissolution or liquidation.
2. It shall be exonerated from any duties, taxes and charges entailed by the acquisition of the immovable property required for the accomplishment of its task.
3. It shall be exonerated from all direct taxes applicable to it, as well as its property, assets and income.
4. It shall be exonerated from any indirect fiscal charges consequential on the issue of loans and incident upon the Organisation.
5. It shall be exonerated from any taxation of an exceptional or discriminating nature.
6. The exonerations provided for in this article shall not apply to taxes and charges collected as payment for general utilities.

#### Article 23

1. The Organisation shall be exonerated from all customs duties and taxes or charges of equivalent effect, other than charges in respect of services rendered, and shall be exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of materials, equipment, supplies and other articles imported for the official use of the Organisation and destined for the buildings and installations of the Organisation or for its functioning.
2. The goods so imported may not be sold, loaned or transferred, either without payment or against payment, in the territory of the Contracting Party into which they have been introduced, except under the conditions fixed by the Government of the Contracting Party concerned.
3. Any control measures deemed to be expedient may be taken to ensure that the materials, equipment, supplies and other articles referred to in paragraph 1 and imported for consignment to the Organisation have been effectively delivered to that Organisation and are effectively used for its official buildings and installations or for its functioning.
4. The Organisation shall be exonerated from all customs duties and exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of the publications falling within the scope of Article 13 of the Statute annexed hereto.

#### Article 24

1. The Organisation may hold any currency and have accounts in any currency in so far as is necessary for the execution of the transactions required for its purpose.

2. The Contracting Parties undertake to give the Organisation the necessary authorisations for all the transfers of funds, in accordance with the conditions prescribed under national regulations and international agreements as applicable, entailed by the establishment and activity of the Organisation, including the issue and service of loans when the issue of those loans has been authorised by the Government of the Contracting Party concerned.

#### Article 25

1. The Agency may call upon the services of qualified persons who are nationals of the Contracting Parties.
2. The staff of the Organisation and members of their families forming part of their households, shall enjoy the exemption from measures restricting immigration and governing aliens' registration generally accorded to staff members of comparable international organisations.
3. (a) The Contracting Parties, in time of international crisis, shall accord to the staff of the Organisation, and the members of their families forming part of their households, the same repatriation facilities as the staff of other international organisations.  
(b) The provisions of (a) above shall not affect the staff's obligations to the Organisation.
4. No exception may be made to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article except for reasons of public policy, public safety or public health.
5. The staff of the Organisation:
  - (a) shall be granted exemption from customs duties and charges, other than those in respect of services rendered, in the case of the importation of their personal effects, movable property and other household effects which are not new, which they bring from abroad on first taking up residence in the territory in question, and in the case of the re-exportation of those same effects and movable property, when they relinquish their duties;
  - (b) may, on taking up their duties in the territory of any one of the Contracting Parties, import their personal motor car temporarily with exemption from duty, and subsequently, but not later than on termination of their period of service, re-export that vehicle with exemption from duty, subject, however, in either event, to any conditions deemed to be necessary in each individual case by the Government of the Contracting Party concerned;
  - (c) shall enjoy inviolability for all their official papers and documents.
6. The Contracting Parties shall not be obliged to grant to their own nationals the facilities provided for in paragraph 5 (a) and (b) above.
7. In addition to the privileges, exemptions and facilities granted to the staff of the Organisation, the Director General of the Agency shall enjoy immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by him/her in the exercise of his/her functions; this immunity shall not apply in the case of a motor traffic offence or in the case of damage caused by a motor vehicle belonging to or driven by him/her.



8. The Governments concerned shall take all the necessary measures to ensure the unrestricted transfer of net salaries.

#### Article 26

Representatives of the Contracting Parties shall, while exercising their functions and in the course of their journeys to and from the place of meeting, enjoy inviolability for all their official papers and documents.

#### Article 27

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

#### Article 28

1. The contractual liability of the Organisation shall be governed by the law applicable to the contract concerned.
2. With regard to non-contractual liability, the Organisation shall make reparation for damage caused by the negligence of its organs, or of its servants in the scope of their employment, in so far as that damage can be attributed to them. The foregoing provision shall not preclude the right to other compensation under the national law of the Contracting Parties.

#### Article 29

1. (a) The installations of the Organisation shall be inviolable. The property and assets of the Organisation shall be exempt from any measure of requisition, expropriation or confiscation.  
(b) The archives of the Organisation and all official papers and documents belonging to it shall be inviolable, wherever located.
2. The property and assets of the Organisation may not be seized, nor may execution be levied upon them, except by a judicial decision. Such judicial decision shall not be made unless the Organisation has been given reasonable notice of the proceedings in question and has had an adequate opportunity to oppose the making of the decision. The installations of the Organisation shall not, however, be seized nor shall execution be levied upon them.
3. Nevertheless, in order to enable judicial inquiries to be carried out and to ensure the execution of judicial decisions in their respective territories, the competent authorities of the State in which the Organisation has its headquarters and of other States in which installations and archives of the Organisation are located shall, after having informed the Director General of the Agency, have access to such installations and archives.

#### Article 30

1. The Organisation shall collaborate at all times with the competent authorities of the Contracting Parties in order to facilitate the good administration of justice, to ensure

- the observance of police regulations and to prevent any abuse to which the privileges, immunities, exemptions or facilities specified in this Convention could give rise.
2. The Organisation shall facilitate, as far as possible, the execution of public works inside or in the vicinity of any immovable property allocated for its use in the territories of the Contracting Parties.

#### Article 31

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

#### Article 32

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

#### Article 33

The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at Annex I.

#### Article 34

1. Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.
2. The number of arbitrators shall be three.
3. The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.
4. The decisions of the Permanent Court of Arbitration shall be binding on the Parties to the dispute.

#### Article 35

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

2. Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:
  - (a) where the defendant has his/her residence or registered office;
  - (b) where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;
  - (c) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) and (b) above, where the defendant has assets;
  - (d) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

#### Article 36

1. The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in Annex I, and to Articles 16 et seq. of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV, shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.
2. The tax provisions set out in Annex III and Articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.
3. Each Contracting Party shall be bound by Annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by Annex IV at the expiry of this five-year period.
4. The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.

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

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

#### Article 37

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

### Article 38

1. The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.
2. Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.

The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.

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

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

4. The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.
5. If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of Article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation.

### Article 39

1. The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.
2. The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.
3. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.
4. Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

### Article 40

1. The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed

between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.

2. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.
3. Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force.

*The present consolidated text of the enacting terms of the Convention and its Annexes are drawn up in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages. In accordance with the final provision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, the final provision of the Protocol of 12 February 1981 amending the aforesaid Convention as well as the final provision of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 consolidating the aforesaid Convention, as variously amended, the text in the French language shall prevail, in the event of any inconsistency between the texts.*

STATUTE OF THE AGENCY

## Statute of the Agency

### Article 1

1. The Agency shall be the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or set by the General Assembly or by the Council and their subsidiary bodies. It shall initiate and submit proposals to the relevant bodies related to the exercise of the various functions and the performance of the various tasks of these bodies as well as to other tasks delegated to the Organisation. It shall also provide support to the General Assembly and the Council and their subsidiary bodies in the execution of their supervisory functions.
2. In the performance of its tasks, the Agency may be assisted, where necessary, by civil and military experts appointed by States or by the service providers' organisations concerned.
3. The Agency shall act as the focal point for intergovernmental co-operation and coordination in the field of air navigation. It shall submit proposals and provide the necessary support with a view to convergence towards, and implementation of, a uniform European air traffic management system.
4. In particular, it shall provide regulatory, information, support and advisory services to the Contracting Parties, and, on the basis of agreements pursuant to Article 2 of the Convention, to recognised international organisations and to non-Contracting States.
5. In particular, the Agency shall :
  - (a) coordinate the implementation plans of the Contracting Parties to ensure convergence towards a uniform European air traffic management system;
  - (b) examine matters in the field of air navigation under study by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and coordinate and submit amendments to ICAO documents;
  - (c) develop proposals for detailed planning for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems, in particular the ground and airborne components of air navigation systems of the Contracting Parties, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;
  - (d) develop proposals concerning the arrangements for the strategic planning and design of routes and supporting airspace structures, in coordination with civil and military experts appointed by States;
  - (e) develop proposals for the harmonisation of air traffic services regulations, develop coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports and support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;

- (f) make proposals or play an advisory role in all aspects of policy and planning. Its scope is not limited to en-route air traffic management but enlarged to cater for an integrated "gate-to-gate" approach to air traffic management. It is assisted by national experts in preparing these proposals;
  - (g) study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;
  - (h) develop common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;
  - (i) coordinate Research, Development, Trials and Evaluation (RDTE) programmes of national air traffic management organisations, including the collection and dissemination of results;
  - (j) conduct common studies, tests and applied research as well as other technical developments;
  - (k) define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform system for European air traffic management under the aegis of the Council.
6. When the Agency provides air navigation services, its aim shall be:
- (a) to prevent collisions between aircraft;
  - (b) to ensure the orderly and expeditious flow of air traffic;
  - (c) to provide advice and information conducive to the safe and efficient conduct of flights;
  - (d) to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.
7. The Agency shall work in close collaboration with the users' organisations in order to meet as efficiently and economically as possible the requirements of civil aviation. It shall work in close collaboration with the military authorities to meet, under the same conditions, the special requirements of military aviation.
8. For the accomplishment of its task, the Agency may, among other things, construct and operate the buildings and installations it requires. However, it shall call upon national technical services and make use of existing national installations whenever this is technically and economically justified, in order to avoid any duplication.

#### Article 2

1. Subject to the powers conferred upon the General Assembly and the Council, the Agency shall be managed by a Director General who shall enjoy wide management independence with regard to the implementation, utilisation and efficient operation of the technical, financial and personnel resources placed at his disposal. To this end, he/she shall take the measures which he/she deems necessary in order to fulfil his/her obligations.
2. Nevertheless, the Director General shall, with a view to submission for approval by the Council in accordance with the provisions of the Convention:



- (a) elaborate annual and five-year work programmes stating the impact on the trends in the costs and unit rates;
  - (b) draw up the five-year financial plan and the budget including the financial obligations, and, as provided for in Annex IV, the unit rates and tariffs;
  - (c) present an annual report to the Council on the activities and financial position of the Organisation;
  - (d) present the principles governing the general structure of the Agency, the details of this structure being the sole responsibility of the Director General.
3. Furthermore, the Director General shall:
- (a) submit reports at regular intervals and seek instructions from the Council whenever there is a risk of the objectives not being achieved, of the deadlines or financial ceilings being exceeded, or in the event of major changes to programmes;
  - (b) negotiate the agreements referred to in Article 2 of the Convention, within the framework of the directives issued by the Council.

#### Article 3

The Director General shall draw up and submit for the Council's approval, the Contract Regulations relating to:

- (a) the letting of contracts for the supply of goods and services to the Organisation;
- (b) the supply of goods and services by the Organisation;
- (c) the sale or disposal of surplus assets.

#### Article 4

The Director General shall draw up, and submit for the Council's approval, the Financial Regulations, which shall determine, in particular, the conditions governing payment of national contributions, as well as the terms on which loans may be raised by the Agency, and will ensure proper financial management, including internal audit.

#### Article 5

1. Without prejudice to the right of the Contracting Parties to submit proposals, the Director General shall draw up and submit for the Council's approval, the Agency's Staff Regulations:
  - (a) they shall include, in particular, provisions relating to the nationality of personnel, selection and recruitment procedures and principles, salary scales, pensions, internal tax, disqualification for office, professional secrecy and continuity of the service;
  - (b) the Agency's staff shall be recruited from among nationals of the Contracting Parties. Personnel from non-Contracting States may be employed pursuant to the agreements provided for in Article 2.3 of the Convention, or in exceptional cases by duly substantiated decision of the Director General.

2. The Administrative Tribunal of the International Labour Organisation shall have sole jurisdiction in disputes between the Organisation and the personnel of the Agency, to the exclusion of the jurisdiction of all other courts and tribunals, national or international.

#### Article 6

1. The Director General shall be appointed for a term of office of five years by the General Assembly by a majority of the votes cast, on condition that the said majority attains three-quarters of the weighted votes cast according to the weighting provided for in Article 11 of the Convention and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote. His/her term of office may be renewed once in the same manner. The Statute of the Director General shall be approved by the Council.
2. The Director General shall represent the Organisation in legal proceedings and for all civil purposes.
3. Furthermore, in conformity with the policies adopted by the General Assembly and the Council, the Director General:
  - (a) may appoint the staff and may terminate their services in accordance with the Staff Regulations; appointments to Grade A1 and A2 functions for a term of office of five years normally, renewable once, shall be subject to approval by the Council;
  - (b) may borrow money in accordance with the Financial Regulations and within the limits determined for that purpose by the Council;
  - (c) may enter into contracts in accordance with the Contract Regulations referred to in Article 3 and within the limits determined for that purpose by the Council;
  - (d) shall draw up and submit for the Council's approval the Regulation on data protection provided for in Article 7.2(l) of the Convention;
  - (e) shall draw up and submit for the Council's approval the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.
4. The Director General may discharge the aforesaid functions without prior reference to the Council, but he/she shall keep the Council informed of all measures taken in the exercise of the aforesaid powers.
5. The Council shall determine the conditions under which a substitute for the Director General may be appointed should he/she be unable to perform his/her duties.

#### Article 7

1. The Budget shall be balanced as between receipts and expenditure.  
  
Estimates of all receipts and expenditure of the Agency shall be prepared for each financial year.
2. The financial year shall begin on 1 January and end on 31 December.

3. The draft budget and draft five-year financial plan shall be submitted by the Director General for the approval of the Council not later than 31 October of the preceding year.

#### Article 8

1. The Organisation may borrow on the international financial markets in order to obtain the necessary resources for the accomplishment of its tasks.
2. The Organisation may issue loans on the financial markets of a Contracting Party in accordance with national law relating to internal loans, or, in the absence of such law, with the agreement of the Contracting Party.
3. The Financial Regulations shall determine the procedures by which the Organisation raises and repays loans.
4. Each budget and each five-year financial plan shall specify the maximum amount which the Organisation may borrow during the years covered by that budget and the five-year financial plan.
5. In matters falling within the scope of this article, the Organisation shall act in agreement with the competent authorities of the Contracting Parties or with their banks of issue.

#### Article 9

The budget and the five-year financial plan may be revised during the financial year, if circumstances so require, in accordance with the requirements prescribed for their preparation and approval.

#### Article 10

1. The accounts of all the Agency budgetary receipts and expenditure, and the Agency's financial management, shall be audited annually by an Audit Board.
2. The Audit Board shall be assisted in its work by external consultant auditors. The outside firm of consultant auditors shall be appointed by the Council for a three-year term in accordance with Article 7.2(f) of the Convention.
3. The purpose of the audit carried out by the Audit Board, with the assistance of external consultant auditors, shall be to establish the regular nature of receipts and expenditure and to ensure sound financial management. The Audit Board shall submit to the Council at the close of each financial year a report incorporating the Agency's comments. The Council may direct the Agency to take any appropriate measures recommended in the audit report, in pursuance of Article 7.2(a) of the Convention.
4. The Audit Board shall ensure that an appropriate internal control mechanism is put in place within the Agency, which is in line with sound corporate practice and management.
5. The Audit Board may review other financial issues relating to the Agency in line with its Terms of Reference.

Article 11

1. Administrative or technical inspections of the services of the Agency may be carried out, if so required by the Council, acting either on its own initiative or at the request of the Director General.
2. Such inspections shall be made by officers of the administrations of the Contracting Parties, with external assistance if required. Each inspection committee shall consist of at least two persons of different nationalities and should include as far as possible a person who has taken part in a previous inspection.

Article 12

The Council shall determine the working languages of the Agency.

Article 13

The Agency shall issue the publications necessary for its operation.

Article 14

All draft amendments of the Statute shall be submitted for the approval of the General Assembly pursuant to the provisions of Article 6.1(d) of the Convention.

**FLIGHT INFORMATION REGIONS**

## **Flight Information Regions**

### Federal Republic of Germany

Berlin Upper Flight Information Region  
Hannover Upper Flight Information Region  
Rhein Upper Flight Information Region  
Bremen Flight Information Region  
Düsseldorf Flight Information Region  
Frankfurt Flight Information Region  
München Flight Information Region  
Berlin Flight Information Region

### Republic of Austria

Wien Flight Information Region

### Kingdom of Belgium - Grand Duchy of Luxembourg

Bruxelles Upper Flight Information Region  
Bruxelles Flight Information Region

### Republic of Bulgaria

Sofia Flight Information Region  
Varna Flight Information Region

### Republic of Cyprus

Nicosia Flight Information Region

### Republic of Croatia

Zagreb Flight Information Region

### Kingdom of Denmark

København Flight Information Region

### Kingdom of Spain

Madrid Upper Flight Information Region  
Madrid Flight Information Region  
Barcelona Upper Flight Information Region  
Barcelona Flight Information Region  
Islas Canarias Upper Flight Information Region  
Islas Canarias Flight Information Region

### French Republic - Principality of Monaco (\*)

France Upper Flight Information Region  
Paris Flight Information Region  
Brest Flight Information Region  
Bordeaux Flight Information Region

Marseille Flight Information Region (\*)  
Reims Flight Information Region

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Scottish Upper Flight Information Region  
Scottish Flight Information Region  
London Upper Flight Information Region  
London Flight Information Region

Hellenic Republic

Athinai Upper Flight Information Region  
Athinai Flight Information Region

Republic of Hungary

Budapest Flight Information Region

Ireland

Shannon Upper Flight Information Region  
Shannon Flight Information Region  
Shannon Oceanic Transition Area enclosed by the following co-ordinates: 51° North 15° West, 51° North 8° West, 48° 30' North 8° West, 49° North 15° West, 51° North 15° West at and above FL55

Italian Republic

Milano Upper Flight Information Region  
Roma Upper Flight Information Region  
Brindisi Upper Flight Information Region  
Milano Flight Information Region  
Roma Flight Information Region  
Brindisi Flight Information Region

Republic of Malta

Malta Flight Information Region

Kingdom of Norway

Oslo Upper Flight Information Region  
Stavanger Upper Flight Information Region  
Trondheim Upper Flight Information Region  
Bodø Upper Flight Information Region  
Oslo Flight Information Region  
Stavanger Flight Information Region  
Trondheim Flight Information Region  
Bodø Flight Information Region  
Bodø Oceanic Flight Information Region

Kingdom of the Netherlands

Amsterdam Flight Information Region

Portuguese Republic

Lisboa Upper Flight Information Region  
Lisboa Flight Information Region  
Santa Maria Flight Information Region

Romania

Bucuresti Flight Information Region

Slovak Republic

Bratislava Flight Information Region

Republic of Slovenia

Ljubljana Flight Information Region

Kingdom of Sweden

Malmö Upper Flight Information Region  
Stockholm Upper Flight Information Region  
Sundsvall Upper Flight Information Region  
Malmö Flight Information Region  
Stockholm Flight Information Region  
Sundsvall Flight Information Region

Swiss Confederation

Switzerland Upper Flight Information Region  
Switzerland Flight Information Region

Czech Republic

Praha Flight Information Region

Republic of Turkey

Ankara Flight Information Region  
Istanbul Flight Information Region



TAX PROVISIONS

## Tax provisions

### Article 1

1. Without prejudice to the exonerations provided for in Articles 22 and 23 of the Convention, when the Organisation in the exercise of its official activities makes substantial acquisitions of property or employs services of substantial value in respect of which indirect duties, taxes or charges (including such duties, taxes or charges levied on importation other than those referred to in Article 23.1 of the Convention) have been paid or are payable, the Governments of the Member States shall, whenever possible, take appropriate action to offset the effect on the Organisation of such duties, taxes or charges by means of an adjustment of the financial contributions to the Organisation or by means of remission or of reimbursement to the Organisation of the amount of the duties, taxes or charges.
2. With regard to payments by the Organisation to Member States in respect of capital investments made by those States, in so far as the cost thereof is to be refunded by the Organisation, the said States shall ensure that their statements of the amounts in question submitted to the Organisation do not include duties, taxes or charges from which the Organisation would have been exempt or which would be refunded to it or which would be the subject of an adjustment of the financial contributions to the Organisation if the Organisation had made those investments itself.
3. The provisions of this Article shall not apply in respect of duties, taxes or charges collected as payment for public utility services.

### Article 2

Property acquired by the Organisation to which Article 1.1 applies may not be sold or otherwise disposed of except in accordance with conditions laid down by the Governments of the States concerned.

### Article 3

1. The Director General of the Agency and the Staff members of the Organisation shall be subject to a tax for the benefit of the Organisation on salaries and emoluments paid by the Organisation in accordance with the rules and conditions determined by the General Assembly. Such salaries and emoluments shall be exempt from national income tax.  

The Member States may, however, take into account salaries and emoluments exempted from national income tax when assessing the amount of the tax payable on other income of those in receipt of the said salaries and emoluments.
2. Paragraph 1 shall not apply to pensions and annuities paid by the Organisation.
3. The names, titles, addresses as well as remunerations and where appropriate pensions of employees and former employees to whom the provisions of

paragraphs 1 and 2 of the present article are applicable shall be communicated periodically to the Member States.

#### Article 4

For the purpose of this Annex, the Organisation shall act in concert with the relevant authorities of the Member States concerned.

#### Article 5

1. This Annex shall replace the Additional Protocol to the Convention signed at Brussels on 6 July 1970, as amended by the Protocol signed at Brussels on 21 November 1978, both in turn amended by Article XXXVIII of the Protocol signed at Brussels on 12 February 1981 amending the Convention.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, obligations under Article 3 of the Additional Protocol of 6 July 1970 shall remain binding until the relevant claims and commitments have been fully discharged.

**PROVISIONS RELATING  
TO THE COMMON ROUTE CHARGES SYSTEM**

## Provisions relating to the common route charges system

### Article 1

The Contracting Parties agree to continue to administer a joint system for the establishment, billing and collection of route charges as a single charge per flight and to use for this purpose the services of EUROCONTROL.

### Article 2

The Organisation shall establish, bill and collect the route charges levied on users of en route air navigation services on a proposal from the Contracting Parties participating in the common route charges system.

### Article 3

In matters relating to route charges, the Council shall be the body responsible for determining the arrangements for giving effect to the General Assembly's decisions in route charge matters and supervising the Agency's tasks in this field.

The Council shall *inter alia*:

- (a) prepare decisions for the General Assembly in route charge policy matters;
- (b) determine the unit of account in which route charges are expressed;
- (c) determine, in accordance with decisions taken on the basis of Article 6.2 of the Convention, the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply;
- (d) approve reports relating to EUROCONTROL route charges activities;
- (e) adopt the Financial Regulations applicable to the Route Charges System;
- (f) approve the budgetary annexes relating to EUROCONTROL route charges activities.

### Article 4

The route charges indicated on the bill issued by the Organisation shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its Headquarters.

### Article 5

1. The charge shall be payable by the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed. The charge shall attach as a lien to the aircraft which incurred the charge, irrespective of in whose hands it may be, if the law of the Contracting Party concerned so permits.
2. Where an ICAO designator or any other recognised designator is used in identification of the flight, EUROCONTROL may deem the operator to be the aircraft operating agency to whom the ICAO designator was allocated or was in the process

of allocation at the time of the flight or identified in the filed flight plan or identified by use of that ICAO or other recognised designator in communication with air traffic control or by any other means.

3. If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he/she proves which other person was the operator.
4. The operator and the owner of the aircraft shall be jointly and severally liable to pay the charge, if the law of the Contracting Party concerned so permits.

#### Article 6

1. Where the amount due has not been paid, measures may be taken to enforce recovery, including detention and sale of aircraft, if the law of the Contracting Party where the aircraft has landed so permits.
2. Measures may also include, at EUROCONTROL's request, the review by a Contracting Party or any competent body of the administrative authorisation connected with air transport or air traffic management issued to a person liable to pay the charge, if the relevant legislation so provides.

#### Article 7

1. Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or, at EUROCONTROL's request, by a Contracting Party, or by any body authorised for that purpose by a Contracting Party.
2. Recovery shall be effected by judicial or administrative procedure.
3. Each Contracting Party shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

#### Article 8

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting Party:

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

#### Article 9

1. The provisions of Articles 5, 6, 7 and 8 shall not prevent any Contracting Party, or any body authorised by a Contracting Party, acting at the request of EUROCONTROL, from proceeding with the recovery of the amount due by the detention and sale of aircraft in accordance with the administrative or judicial procedure of the relevant Contracting Party.
2. The power so to detain and sell shall extend to the equipment, spare parts, fuel, stores and documents of the aircraft detained or sold.
3. The validity and effect of detention and sale shall be determined by the law of the Contracting Party where the detention has been effected.

#### Article 10

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and administrative authorities of States not parties to the Convention.

#### Article 11

The following decisions taken in a Contracting Party shall be recognised and enforced in the other Contracting Parties:

- (a) final decisions of a court or tribunal;
- (b) decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

#### Article 12

The decisions referred to in Article 11 shall not be recognised or enforced in the following cases :

- (a) if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin was not competent in accordance with Article 8;
- (b) if the decision is contrary to public policy of the Contracting Party addressed;
- (c) if the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him/her to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;
- (d) if proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed;
- (e) if the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the Contracting Party addressed;
- (f) if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin, in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the

status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession in a way that conflicts with a rule of the private international law of the Contracting Party addressed, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that Contracting Party.

#### Article 13

The decisions referred to in Article 11, if enforceable in the Contracting Party of origin, shall be enforced in accordance with the law of the Contracting Party addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed.

#### Article 14

1. The request shall be accompanied by :
  - (a) a certified copy of the decision;
  - (b) in the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of the institution of the proceedings was duly served on the debtor;
  - (c) in the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of Article 11 have been met;
  - (d) a document establishing that the decision is enforceable in the Contracting Party of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.
2. A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

#### Article 15

1. The request can be rejected only for one of the reasons set forth in Article 12. In no case may the decision be reviewed on its merits in the Contracting Party addressed.
2. The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the Contracting Party addressed insofar as the Convention does not otherwise provide.

#### Article 16

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting Parties in accordance with the decisions of the Council.

#### Article 17

Where the claim is recovered by a Contracting Party, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with Article 16. The recovery costs incurred by that Contracting Party shall be charged to EUROCONTROL.



Article 18

The competent authorities of the Contracting Parties shall co-operate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

Article 19

If the Council decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting Parties concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions of the Convention relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

---

**Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

---

Skierowano do druku 29 marca 2004 r.

---

Cena 11,04 zł + 22% VAT

---



EUROCONTROL mają zostać wzmocnione politycznymi i legislacyjnymi uprawnieniami Wspólnoty.

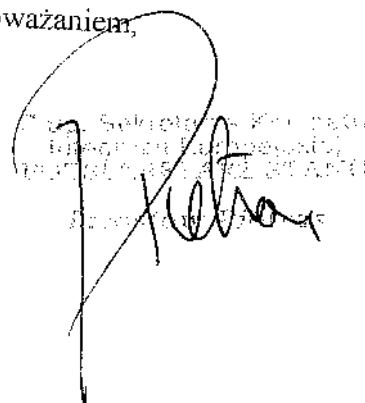
- V. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że:
- Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednolicający Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. z późniejszymi zmianami,
  - Protokół z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.,

są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Do wiadomości:

Pan  
Włodzimierz Cimoszewicz  
Minister Spraw Zagranicznych  
Pan  
Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Minister Infrastruktury

Z poważaniem,

  
J. K. Kucharski  
Sekretarz Królowej  
Kucharski J. K.  
Kucharski J. K.