

L 59 (som fremsat): Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Promillegrænse og ændring vedrørende Eurokontrolkonvention).

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997, foretages følgende ændringer:

1. § 50, stk. 1, affattes således: »Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.«

2. I § 54 indsættes som stk.

2 og stk. 3 : »Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte de forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de beslutninger, som EUROCONTROL i medfør af EUROCONTROL konventionen træffer for driften af et fælles europæisk lufttrafikreguleringssystem. Stk. 3. Beføjelser, som efter grundloven tilkommer rigets myndigheder, kan i det omfang, det er fastsat i artikel 19, stk. 1, i den reviderede konvention, Den Internationale EUROCONTROL konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed med senere ændringer, udøves af den i bestemmelsen nævnte institution.«

3. § 71, stk. 2, 3. og 4. pkt., affattes således: »Afgiften påhviler ejeren og brugeren af såvel danske som udenlandske luftfartøjer ved flyvning i det område, hvor hjælpemidler kan benyttes. Ejeren og brugeren hæfter solidarisk for afgiftens betaling.«

4. I § 71 indsættes efter stk.

2 som nyt stykke:

» Stk. 3. Hvis der for en flyvning anvendes en ICAO betegnelse eller en hvilken som helst anden anerkendt betegnelse for identifikation af den pågældende flyvning, kan det luftfartsforetagende, som fik tildelt eller anvendte betegnelsen, anses som brugeren.« Stk. 3 - 5 bliver herefter stk. 4 - 6.

5. § 71, stk. 4, der bliver stk. 5, affattes således: »Stk. 5. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af afgifterne, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af ANNEX IV til EUROCONTROL konventionen, yder bistand til inddrivelse af EUROCONTROLs udestående afgifter.«

§ 2 Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2. Stk. 2. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 2-5.

§ 3 Bestemmelserne i § 1, nr. 2 og 5, gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Formål Formålet med lovforslaget er at gennemføre ændringer i luftfartsloven, således at Danmark kan ratificere protokollen af 27. juni 1997, der konsoliderer Den Internationale EUROCONTROL konvention af 13. december 1960 om samarbejde inden for sikkerhed i luftfarten med ændringer, senest ændringer foretaget ved den diplomatiske konference den 27. juni 1997. Disse ændringer indebærer også en ophævelse af den Multilaterale aftale angående ruteafgifter (een route-afgifter) af 12. februar 1981 (opkrævningsaftalen), således at bestemmelserne herom indgår i den konsoliderede EUROCONTROL konvention, herunder Annex IV hertil. Med en vedtagelse af lovforslaget, der skal ske efter grundlovens § 20, stk. 2, giver Folketinget samtykke til, at Danmark ratificerer protokollen af 27. juni 1997. Lovforslaget indebærer endvidere en nedsættelse af den tilladte grænse for alle, der gør tjeneste i luftfarten, fra 0,40 til 0,20 promille alkoholkoncentration i blodet.

2. EUROCONTROL

2.1 Generelt Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, EUROCONTROL, der har 26 lande som medlemmer, blev oprettet i 1960 ved en international overenskomst, der blev revideret i 1981. Organisationens primære opgave er at udarbejde planer for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken og bidrage til forskning og udvikling på området. EUROCONTROL har således forestået en samordning af medlemsstaternes aktiviteter, men gennem en årrække er de reelle beslutninger om nye strategier truffet af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC - European Civil Aviation Conference), medens EUROCONTROL efterfølgende har foretaget udviklingen og gennemførelsen heraf.

EUROCONTROL konventionen blev suppleret med en multilateral aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981, hvorefter organisationen opkræver disse en route-afgifter (overflyvningsafgifter) på medlemsstaternes vegne hos luftfartsselskaber, for de ydelser, som staterne leverer til luftfarten i forbindelse med flyenes navigering i luftrummet.

Danmark tilsluttede sig med virkning fra 1. januar 1995 såvel EUROCONTROL konventionen som den multilaterale aftale om afgifter, jf. herved lov nr. 1139 af 22. december 1993 om ændring af lov om luftfart. Konventionen og den multilaterale aftale var optrykt som bilag til lovforslaget (L 89), der blev fremsat den 24. november 1993.

2.2 Overbelastning af luftrummet Først i 1980'erne opstod der situationer med overbelastning af luftrummet over Europa og som følge heraf forsinkelser i lufttrafikken navnlig i ferietrafikken, der bl.a. kunne henføres til kapacitetsproblemer i de nationale flyvekontrolltjenester og lufttrafikreguleringer. Disse problemer blev forværret de følgende år, og der blev opnået politisk enighed om, at det derfor var nødvendigt at træffe en række foranstaltninger, således at den liberaliseringsproces, der var indledt i EU, kunne fortsætte samtidig med, at et højt sikkerhedsniveau blev fastholdt. Sigtet var at forbedre mulighederne for afviklingen af lufttrafikken i Europa, således at den til rådighed værende kapacitet i luftrummet kan udnyttes mest effektivt. Herved opnås flere fordele. Dels spares der tid og brændstof, når flytrafikken kan afvikles på de mest hensigtsmæssige tidspunkter og ad de mest optimale ruter og flyvetider, dels indebærer det fordele for miljøet, når der kan vælges den korteste rute med den mindst mulige forsinkelse, idet det bliver muligt i højere grad at undgå, at der i spidsbelastningsperioder opstår ophobninger i flytrafikken i særligt belastede korridorer og ved indflyvningen til lufthavnene. Herved reduceres mængden af emissioner, herunder CO₂, fra luftfartøjer.

I ECAC-regi blev det i 1988 besluttet, at lufttrafikreguleringen i Europa skulle centraliseres for at opnå den mest effektive udnyttelse af flyvekontrollkapaciteten, og EUROCONTROL fik til opgave at oprette en central lufttrafikreguleringsenhed (CFMU - Central Flow Management Unit), som er etableret gradvis siden 1992 og blev fuldt funktionsdygtig i marts 1996.

I 1990 blev ECAC's rutestrategi vedtaget, hvorefter EUROCONTROL fik ansvaret for udviklingen af et europæisk program for harmonisering og integrering af flyvekontrolltjenester (EATCHIP - European Air Traffic Central Harmonisation and Integration Programme), således at de nationale flyvekontrolltjenester kan fungere sammen. Samtidig blev iværksat et forsknings- og udviklingsarbejde med det langsigtede mål at få indført et ensartet europæisk system for styring af lufttrafikken (EATMS - European Air Traffic Management System). Videre blev der i 1992 vedtaget en strategi for forbedring af grænsefladen mellem lufthavne og lufttrafiktjenester (APATSI - Air Traffic Services Interface).

Der blev endvidere indledt undersøgelser af den organisatoriske opbygning, idet der var politisk enighed om, at der som led i skabelsen af en helhedsstrategi også var behov for effektive beslutningsmekanismer, som hidtil har været baseret på

enstemmighed. På ECAC's møde den 14. februar 1997 i København blev der på ministerniveau opnået enighed blandt de 34 medlemslande, herunder de 26 lande der indgår i EUROCONTROL, om at videreføre og forstærke arbejdet med en bedre styring af luftrummet ved, at der under EUROCONTROL skulle udarbejdes en samlet strategi for de europæiske lufttrafiksystemer med henblik på yderligere harmonisering og integrering heraf. Samtidig var der enighed om at ændre EUROCONTROL konventionen, således at der blev foretaget en udvidelse og præcisering af organisationens opgaver, ligesom der skulle indføres mulighed for at træffe beslutninger ved flertalsafgørelser.

2.3. Den reviderede konvention Den reviderede konvention, der bekræfter og moderniserer det internationale samarbejde, er resultatet af fem års arbejde, der har omfattet en gennemgang af aspekterne i det europæiske luftfartssamarbejde. Som bilag 1, 2 og 3 til nærværende lovforslag er optrykt en dansk version af henholdsvis protokollen af 27. juni 1997, af tillægsprotokollen af 27. juni 1997 og af den således konsoliderede tekst til konventionen. Hovedformålet er at styrke samarbejdet og udvikle fælles aktiviteter for at opnå den harmonisering og integrering, der er nødvendig for at opnå et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem, der kan opfylde brugernes krav samtidig med, at det krævede sikkerhedsniveau opretholdes. Dette skal bl.a. ske ved at fastsætte fælles standarder og specifikationer, harmonisere bestemmelserne for lufttrafiktjenester og indføre et system for overvågning og resultatopfølgning for lufttrafikstyringen. EUROCONTROL skal videre udvikle den til rådighed stående kapacitet for at opfylde lufttrafikkens krav og sikre den mest effektive udnyttelse ved at oprette, drive og udvikle et fælles lufttrafikreguleringssystem i Europa inden for rammerne af indførelse af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem (EATMS). EUROCONTROL forestår den centrale lufttrafikreguleringsenhed (CFMU), og organisationen får nu under udførelse af sit hverv kompetence til at give luftfartøjsbrugere og vedkommende lufttrafiktjenester påbud, jf. pkt. 2.4 nedenfor. EUROCONTROL skal fortsat gennemføre opkrævningen for medlemsstaterne af en route-afgifter. Som noget nyt åbnes der i den reviderede konventions art. 40 mulighed for, at andre end stater kan blive medlemmer af EUROCONTROL. Bestemmelsen er en rammebestemmelse, som betyder, at også regionale økonomisk integrerede organisationer efter ansøgning vil kunne optages som medlemmer af EUROCONTROL, hvilket i praksis vil sige Det Europæiske Fællesskab. De nærmere betingelser med angivelse af rettigheder og pligter for et sådant medlemskab fastsættes i en særlig tillægsprotokol til den reviderede konvention. Der er foretaget væsentlige ændringer af organisatorisk og proceduremæssig karakter i den reviderede konvention. EUROCONTROL består i dag af to organer, en permanent kommission (ministerniveau), som er ansvarlig for udformningen af EUROCONTROLS generelle politik, og et »Agency« under ledelse af en generaldirektør, der bliver bistået af »Committee of Management«, som er ansvarlig for udførelsen af de opgaver, som er fastlagt i den nugældende konvention. Efter den reviderede konvention skal EUROCONTROL bestå af tre organer:

Generalforsamlingen, der er EUROCONTROLS øverste organ på ministerniveau, og som har til opgave at udforme EUROCONTROLS generelle politik, herunder at definere hovedmålsætningerne for EUROCONTROLS aktiviteter, jf. art. 1, stk. 2, litra a, i den reviderede konvention.

Rådet, der på luftfartsdirektørniveau har til opgave at gennemføre Generalforsamlingens beslutninger og føre tilsyn med »Agencys« arbejde, jf. art. 1, stk. 2, litra b, i den reviderede konvention.

Agency, der under ledelse af en generaldirektør har til opgave at udføre de opgaver, som er tillagt den i den reviderede konvention, eller som er tildelt den af Generalforsamlingen eller Rådet, jf. art. 1, stk. 2, litra c, i den reviderede konvention.

Endvidere oprettes der - ligeledes under Rådet - en »Civil/Military Interface Standing Committee«, der er en permanent komite til varetagelse af den civile/militære koordination, jf. art. 7,

stk. 4, i den reviderede konvention.

Herudover er der mulighed for under Rådet at oprette yderligere komiteer, hvis der er behov herfor, jf. art. 7, stk. 6, i den reviderede konvention.

Efter den nugældende EUROCONTROL konvention træffes beslutninger som udgangspunkt ved enstemmighed. Beslutninger vedrørende Agency træffes dog ved flertalsbeslutning baseret på et særligt fordelingstal.

De ændrede regler betyder, at beslutninger, der i dag træffes ved enstemmighed, som udgangspunkt skal træffes ved et særligt dobbelt flertal, idet der dog er mulighed for, at det enkelte medlemsland kan meddele Generalforsamlingen eller Rådet, at overordnede nationale hensyn, der vedrører nationale forsvars- eller sikkerhedsinteresser forhindrer det pågældende land i at handle i overensstemmelse med en afgørelse, der er truffet på grundlag af et sådant særligt dobbelt flertal, jf. art. 8, 9 og 11

i den reviderede konvention. Princippet om enstemmighed bevares dog på visse områder, bl.a. ved optagelse af nye medlemmer af EUROCONTROL og udtræden af ordningen om en route-afgifter, ANNEX IV, jf. art. 8, stk. 3, i den reviderede konvention.

2.4. Den Centrale lufttrafikreguleringsenhed (CFMU) Siden marts 1996 har en central lufttrafikreguleringsenhed, CFMU, under EUROCONTROL som anført haft til opgave at understøtte reguleringen af trafikken i de pågældende medlemslande ved i højere grad at basere sig på databaser og avancerede computersystemer og -netværk. Den reviderede konvention skaber mulighed for yderligere at forbedre trafikreguleringen ved at lade den centrale lufttrafikreguleringsenhed, CFMUens anvisninger være bindende i forhold til luftfartsselskaber, piloter og lufttrafiktjenester. Endvidere etableres der gennem fastsættelse af nationale bestemmelser mulighed for strafsanktionering i de enkelte medlemslande i tilfælde af manglende overholdelse af de pågældende anvisninger. De anvisninger, der kan være tale om fra den centrale lufttrafikreguleringsenhed, CFMUen, drejer sig bl.a. om følgende: Inden flyvning fra en europæisk lufthavn skal piloten afgive en flyveplan til CFMU'en med angivelse af planlagt starttidspunkt, flyvetid, flytype, hastighed, flyvehøjde og rute. CFMUen korrigerer for eventuelle fejl og sender flyveplanen til de flyvekontrolenheder, som flyet vil passere. På en rute fra København til Paris vil dette sige kontrolcentralerne i København, Maastricht, Reims og Paris samt kontroltårnene i København og Paris. Flyvelederen i kontroltårnet (tårnflyvelederen) regulerer flyene på og ved lufthavnen, mens flyvelederen i kontrolcentralen regulerer flyene under flyvning mellem lufthavnene. Da CFMUen har overblikket over alle de flyveplaner, der er indgivet for flyvninger til Paris, er den i stand til at oplyse til kontrolcentralen i Paris, at der i forhold til kontrolcentralens kapacitet, som det enkelte medlemsland selv suverænt fastsætter, f.eks. vil være for mange fly over Paris på det givne tidspunkt, hvor flyet ifølge flyveplanen skal lande. CFMUen og kontrolcentralen i Paris aftaler herefter, hvorledes en sådan situation skal klares. En mulighed kan være at søge antallet af fly fordelt over et længere tidsrum, således at flyet f.eks. afgår efter den kritiske periode, hvor flyet alligevel ikke vil kunne komme til at lande, men i givet fald måtte foretage »cirkelflyvninger« ved den pågældende overbelastede lufthavn eller korridor. Flyveplanen bliver revideret via CFMU'en i lyset af ovenstående. På baggrund af den reviderede flyveplan giver tårnflyvelederen i København en egentlig starttilladelse (klarering) inden for flyveplanens tidsmæssige rammer for afgang (en såkaldt »slot«). Fra dette tidspunkt, dvs. når flyet er startet og indtil det lander på den pågældende destination, er det de enkelte landes flyvekontrolltjenester, der suverænt træffer afgørelser om flyvningens videre forløb, herunder også i tilfælde af uforudsete forhold, f.eks. dårligt vejr, tekniske problemer ved flyene o. lign. Som eksempel på en situation, hvor der kan blive tale om at håndhæve CFMUens anvisninger kan nævnes, at et luftfartsselskab

anmoder om flere »slots«, dvs. starttidspunkter, end der er brug for aktuelt (hamstring) med henblik på selv på et senere tidspunkt at kunne vælge på hvilket af de reserverede tidspunkter flyvningen skal gennemføres. Ved et sådant misbrug af systemet bliver trafikreguleringen ikke optimal, og det er derfor i alles interesse, at der kan gribes ind heroverfor.

2.5. Forholdet til Grundloven

I forbindelse med gennemførelsen af den ovenfor under pkt. 2.1 nævnte ændring af luftfartsloven (lov nr. 1139 af 22. december 1993) blev det overvejet, om en dansk tilslutning til EUROCONTROL konventionen forudsatte anvendelse af grundlovens § 20 om overladelse af beføjelser til mellemfolkelige myndigheder.

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget anføres følgende om spørgsmålet (Folketingstidende 1993/94 Tillæg A, sp. 1745-46): »Efter anmodning fra Trafikministeriet har Justitsministeriets lovafdeling i et notat af 11. juni 1992 udtalt sig om, hvorvidt dansk tilslutning til de to traktater forudsætter anvendelse af grundlovens § 20 om overdragelse af danske myndighedsbeføjelser til mellemfolkelige myndigheder. Da EUROCONTROL's generelle opgave efter konventionen er af planlægningsmæssig og administrativ karakter og ikke indebærer myndighedsudøvelse over for borgerne, kræver dansk tilslutning i så henseende efter Justitsministeriets opfattelse ikke anvendelse af grundlovens § 20. Konventionen åbner imidlertid i artikel 2, stk. 2, mulighed for, at EUROCONTROL efter begæring fra en medlemsstat kan indgå i en aftale med denne om at udføre opgaver, som indebærer myndighedsudøvelse. Ved indgåelse af sådanne aftaler, som for Danmarks vedkommende ikke er aktuelt, vil der efter Justitsministeriets opfattelse kunne blive spørgsmål om anvendelse af grundlovens § 20, et spørgsmål som imidlertid først vil kunne besvares, når udkast til sådanne aftaler måtte foreligge. Bestemmelserne i opkrævningsaftalen er efter Justitsministeriets opfattelse ikke af en sådan karakter, at dansk tilslutning kræver anvendelse af grundlovens § 20.« Der indsættes nu i konventionens artikel 19, stk. 1, en bestemmelse, hvorefter EUROCONTROL kan træffe nødvendige reguleringsforanstaltninger og meddele dem til luftfartøjsbrugere og vedkommende lufttrafiktjenester. De kontraherende parter skal sikre, at luftfartøjsbrugere, luftfartøjschefer og de ansvarlige lufttrafiktjenester overholder disse foranstaltninger, medmindre de af tvingende sikkerhedsmæssige grunde er forhindret heri. Det praktiske anvendelsesområde for bestemmelsen er omtalt ovenfor under pkt.

2.4. Trafikministeriet har sammen med Justitsministeriet overvejet, om denne bestemmelse gør det nødvendigt at anvende grundlovens § 20. Bestemmelsen indebærer, at EUROCONTROL har adgang til umiddelbart - d.v.s. uden danske myndigheders mellemkomst - at udstede administrative påbud til bl.a. private luftfartøjsbrugere her i landet. Er luftfartøjsbrugerne ikke af de nævnte sikkerhedsmæssige grunde forhindret i at overholde disse påbud, skal en overtrædelse heraf forfølges af danske myndigheder. De nævnte reguleringsforanstaltninger har derfor retsvirkning i Danmark, som var de truffet af danske myndigheder. På denne baggrund må en dansk tiltrædelse af protokollen antages at forudsætte anvendelse af grundlovens § 20. Lovforslaget skal derfor gennemføres efter den særlige procedure i § 20, stk. 2. Det indebærer, at lovforslaget enten skal vedtages med 5/6 flertal i Folketinget eller med almindeligt flertal i Folketinget og efterfølgende godkendes ved en folkeafstemning efter grundlovens § 42. Det tilføjes, at den særlige bestemmelse i konventionens artikel 19, stk. 3, litra b, indebærer, at EUROCONTROL i de enkelte medlemsstater selv kan forfølge overtrædelser af bl.a. de nævnte reguleringsforanstaltninger, hvis den berørte medlemsstat giver samtykke til det. Regeringen agter i intet tilfælde at give et sådant samtykke og det er derfor fortsat danske myndigheder, der tager stilling til spørgsmålet om at indlede og gennemføre strafforfølgning. Allerede derfor kan bestemmelsen ikke antages at forudsætte anvendelse af grundlovens § 20. Endelig bemærkes, at den nye konvention i artikel 2, stk. 2, indeholder en bestemmelse, der svarer til den gældende konventions artikel 2, stk. 2, jf. herom ovenfor. Ved en eventuel senere indgåelse af aftaler som nævnt i bestemmelsen kan der - afhængigt

af aftalernes indhold - opstå yderligere spørgsmål om anvendelse af grundlovens § 20. Disse spørgsmål er som følge af det anførte ikke relevante i forbindelse med gennemførelsen af det foreliggende lovforslag.

2.6. Forholdet til gældende lovgivning i øvrigt Forpligtelserne ifølge den reviderede konvention vil i øvrigt kunne opfyldes inden for rammerne af gældende dansk lovgivning med undtagelse af bestemmelser i den reviderede konventions art. 27 om fritagelse for bundne indskud i nationale sociale sikringsordninger for ansatte i EUROCONTROL. Bestemmelsen i artikel 27 er en videreførelse af bestemmelsen i art. 24 i den nugældende EUROCONTROL konvention, som Danmark tog forbehold over for ved ratifikationen i 1994. Forbeholdet vil blive opretholdt ved ratifikationen af den reviderede konvention.

3. Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser Forslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

4. Forslagets erhvervsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

S om det fremgår af de almindelige bemærkninger vil forslaget have positive virkninger tidsmæssigt og omkostningsmæssigt for luftfartsselskaber og brugerne heraf. Der vil endvidere være positive virkninger for miljøet, idet der vil kunne spares flybrændstof med deraf følgende reduktion af emissioner, herunder CO₂, når flyvetiden inkl. ventetiden i luften kan reduceres ved udformningen af et mere effektivt lufttrafikstyringssystem.

5. Forslagets forhold til EU-retten Ændringerne i den reviderede konvention, art. 40 indebærer, at Fællesskabet kan blive optaget som medlem af EUROCONTROL. Europa-Kommissionen har den 13. november 1996 udarbejdet en henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på Fællesskabets optagelse som medlem af EUROCONTROL, hvilket forslag for tiden er under behandling. Udviklingen af fælles tekniske standarder er en væsentlig forudsætning for udviklingen af et fælles system for styring af lufttrafikken, ligesom dette er grundlaget for indførelse af et fælles marked for udstyr til dette formål. Derfor vedtog Fællesskabet direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken, hvorefter EUROCONTROL-standarder gøres obligatoriske på fællesskabsplan. Derudover indeholder lovforslaget ikke EU-retlige aspekter.

6. Høring Foruden forelæggelsen for Justitsministeriet, jf. ovenfor, har lovforslaget været sendt i høring hos Arbejdsministeriet, Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Erhvervsministeriet, Skatteministeriet, Socialministeriet, Statsministeriet og Udenrigsministeriet samt Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre. Det er samtidig med fremsættelsen sendt i høring hos de større danske luftfartsselskaber, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Foreningen af Aircraft Owners and Pilot Association of Denmark, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Union Denmark, Dansk Metalarbejderforbund og Dansk flyvelederforening samt Forbrugerrådet, hvis høringssvar vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ved forslaget sænkes grænsen for den tilladte alkoholkoncentration i blodet fra 0,40 til 0,20 promille, og samtidig udvides personkredsen til at omfatte alt personale, der gør tjeneste i luftfarten. Den nuværende afgrænsning i § 50, hvorefter personer i tjeneste af underordnet sikkerhedsmæssig betydning ikke er omfattet, udgår således ved forslaget. Dette er en følge af vedtagelse i Joint

Aviation Authorities (JAA), der er et frivilligt samarbejdsorgan, der udarbejder forslag til fælles regler med henblik på at sikre et ensartet sikkerhedsniveau for den europæiske luftfart. Der har været enighed om, at alt personale har betydning for flyvesikkerheden og derfor bør være omfattet af samme regler, og der er opnået bred enighed om promillegrænsen.

Promillegrænsen vil som hidtil også komme til at gælde for privatflyvning og i øvrigt alle certificerede personer på luftfartsområdet, jf. luftfartslovens § 74 om flyveledere, flyvemekanikere eller efter trafikministerens bestemmelse andre, der gør tjeneste i en stilling af betydning for luftfartssikkerheden.

Til nr. 2

Forslaget vedrørende luftfartslovens § 54, stk. 2, er nødvendigt for at kunne ratificere ændringen af EUROCONTROL konventionen. Forslaget indebærer, at det bliver muligt at fastsætte sådanne forskrifter, at Danmark kan gennemføre de beslutninger, som EUROCONTROL træffer, jf. navnlig art. 19 og art. 7, stk. 2, litra d, i den reviderede konvention. De beslutninger, der kan blive tale om i de nævnte artikler, vedrører de nødvendige reguleringsforanstaltninger for at udvikle og drive et fælles europæisk luftrafikreguleringssystem i et fælles internationalt center, det såkaldte CFMU, og procedurerne for konstatering af manglende overholdelse af reglerne. De enkelte medlemslande skal desuden sikre, at luftfartøjsbrugere, luftfartøjschefer og de ansvarlige luftrafik tjenester overholder disse.

Efter anmodning fra EUROCONTROL skal der endvidere i tilfælde af en luftfartøjsbrugers eller luftfartøjschefs manglende overholdelse af de nævnte reguleringsforanstaltninger kunne indledes strafforfølgning imod den pågældende efter danske regler i Danmark. Luftrafik tjenesterne i Danmark vil ligeledes kunne blive omfattet af forskrifterne, der vil kunne strafsanktioneres efter luftfartslovens § 149, stk. 10.

Bestemmelsen vedrørende luftfartslovens § 54, stk. 3, indebærer, at beføjelser, som efter grundloven tilkommer rigets myndigheder, kan udøves af EUROCONTROL i det omfang, det følger af konventionens artikel 19, stk. 1. Der henvises til pkt. 2.5 i de almindelige bemærkninger ovenfor.

Til nr. 3

Den reviderede konvention åbner mulighed for, at der kan gennemføres en solidarisk hæftelse for betaling af en route-afgifter for så vidt angår ejeren og brugeren af et luftfartøj. Da Danmark tidligere har haft mulighed for sådan solidarisk hæftelse, men måtte ændre denne, da Danmark tiltrådte EUROCONTROL konventionen med virkning fra 1. januar 1995, og da luftfartsvesenet havde gode erfaringer med en sådan ordning, foreslås denne genindført. Bestemmelsen svarer således til den tidligere bestemmelse i luftfartslovens § 71, stk. 2, der var gældende indtil 1. januar 1995.

Til nr. 4.

Forslaget er nødvendigt for at kunne ratificere den reviderede konvention, jf. herved ANNEX IV, art. 5, stk. 2. Forslaget definerer nærmere, hvem der kan anses som bruger af et luftfartøj i tilfælde, hvor der anvendes en ICAO betegnelse, dvs. en betegnelse, som er godkendt og registreret i den under FN hørende internationale luftfartsorganisation ICAO, International Civil Aviation Organization. Endvidere åbner forslaget mulighed for, at der kan anvendes en anden anerkendt betegnelse som identifikation for den pågældende flyvning.

Til nr. 5

Forslaget er en konsekvens af, at den nugældende Multilateral Agreement Relating to Route Charges i den reviderede konvention er ændret til et bilag til konventionen, ANNEX IV, Bestemmelser vedrørende det fælles en route-afgiftssystem.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, men således at

trafikministeren dog fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovforslagets § 1, nr. 2-5, hvilket skyldes, at disse bestemmelser først skal gælde fra det tidspunkt, hvor den reviderede EUROCONTROL konvention træder i kraft. Dette sker 1. januar 2000, eller det senere tidspunkt, hvor alle lande, der er parter i konventionen, har ratificeret denne reviderede konvention.

Til § 3

Da EUROCONTROLs funktioner som hidtil ikke vedrører det færøske og grønlandske luftrum, skal de bestemmelser, der direkte vedrører EUROCONTROL ikke gælde for Færøerne og Grønland. Af hensyn til en hensigtsmæssig administration foreslås dog, at reglen i forslaget § 1, nr. 4, om, hvem der kan anses som bruger, også finder anvendelse ved overflyvning af luftrummet over Færøerne og Grønland. Med hensyn til reglen om solidarisk hæftelse i forslaget § 1, nr. 3, gælder denne ordning allerede for Færøerne og Grønland, idet den tidligere bestemmelse herom ikke blev ændret for Færøernes og Grønlands vedkommende, jf. § 3 i lov nr. 1139 af 22. december 1993 om ændring af lov om luftfart.

Skriftlig fremsættelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Promillegrænse og ændring vedr. EUROCONTROL konventionen).

(Lovforslag nr. L 59).

Hovedformålet med dette lovforslag er at give mulighed for, at Danmark kan tiltræde de ændringer af EUROCONTROL konventionen, der under ratifikationsforbehold er opnået enighed om i juni 1997 blandt de 26 europæiske lande, der har tilsluttet sig EUROCONTROL konventionen.

Formålet med ændringerne af EUROCONTROL konventionen er at forbedre afviklingen af luftrafikken i Europa, således at den til rådighed værende kapacitet i luftrummet kan udnyttes mest effektivt og ophobninger i flytrafikken i spidsbelastningsperioder kan reduceres. Herved spares tid og brændstof, og der opnås fordele for miljøet, når der kan vælges den korteste rute med den mindst mulige forsinkelse.

Da ændringerne af EUROCONTROL konventionen indebærer, at den internationale organisation, EUROCONTROL, kan meddele reguleringsforanstaltninger til luftfartøjsbrugerne i forbindelse med driften af en fælles central lufttrafikreguleringsenhed, er der tale om overdragelse af beføjelser, som falder ind under grundlovens § 20.

Herudover indeholder lovforslaget en bestemmelse om nedsættelse af den tilladte alkoholkoncentration i blodet fra 0,40 til 0,20 promille for certificeret personale, der gør tjeneste i luftfarten. Dette forslag anbefales af den internationale organisation JAA til gennemførelse i de 27 medlemslande.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

BILAG 1

PROTOKOL

DER KONSOLIDERER DEN INTERNATIONALE EUROCONTROL KONVENTION AF 13. DECEMBER 1960 VEDRØRENDE SAMARBEJDE OM LUFTFARTENS SIKKERHED MED SENERE ÆNDRINGER

PROTOKOL

DER KONSOLIDERER DEN INTERNATIONALE EUROCONTROL KONVENTION AF 13. DECEMBER 1960 VEDRØRENDE SAMARBEJDE OM LUFTFARTENS SIKKERHED MED SENERE ÆNDRINGER

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,
REPUBLIKKEN ØSTRIG,
KONGERIGET BELGIEN,
REPUBLIKKEN BULGARIEN,
REPUBLIKKEN CYPERN,
REPUBLIKKEN KROATIEN,
KONGERIGET DANMARK,
KONGERIGET SPANIEN,
REPUBLIKKEN FRANKRIG,
DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,
REPUBLIKKEN GRÆKENLAND,
REPUBLIKKEN UNGARN,
IRLAND,
REPUBLIKKEN ITALIEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEM-
BOURG,
REPUBLIKKEN MALTA,
FYRSTENDØMMET MONACO,
KONGERIGET NORGE,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPUBLIKKEN PORTUGAL,
RUMÆNIEN,
REPUBLIKKEN SLOVAKIET,
REPUBLIKKEN SLOVENIEN,
KONGERIGET SVERIGE,
DEN SCHWEIZISKE KONFØDERATION,
REPUBLIKKEN TJEKKIET,
REPUBLIKKEN TYRKIET,

under hensyn til, at væksten i lufttrafikken, nødvendigheden af på europæisk plan at centralisere de nationale politiske handlinger i hver europæisk stat og den teknologiske udvikling inden for luftfarten, nødvendiggør en revision af den internationale EUROCONTROL Konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed som ændret ved Protokol af 12. februar 1981, med det formål at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem til kontrol af den almindelige luftfart i det europæiske luftrum samt i og omkring lufthavne;

under hensyn til, at det er ønskeligt at styrke samarbejdet mellem staterne inden for rammerne af EUROCONTROL med henblik på effektiv tilrettelæggelse og sikker styring af luftrummet for at dække både civile og militære brugeres behov ud fra det grundlæggende princip, at luftrummet, set fra luftrumsbrugernes synsvinkel, bør kunne betragtes som et homogent system, især ved udarbejdelse af fælles politikker, fælles mål, fælles planer og fælles normer og specifikationer samt en fælles politik vedrørende en route-afgifter i nært samråd med brugere af lufttrafiktjenester og under tilbørlig hensyntagen til de forsvarsmæssige interesser;

under hensyn til nødvendigheden af at sikre alle brugere af luftrummet maksimal effektivitet til lavest mulige omkostninger i overensstemmelse med det krævede sikkerhedsniveau og behovet for at minimere miljøpåvirkningen ved hjælp af en harmonisering og en integrering af de tjenester, der er ansvarlige for lufttrafikstyring i Europa;

under hensyn til, at de kontraherende parter anerkender behovet for at harmonisere og integrere deres lufttrafikstyringssystemer for at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

under hensyn til vigtigheden af lokale initiativer på lufttrafikstyringsområdet, især hvad angår

lufthavne;

under hensyn til, at driften i overensstemmelse med den internationale organisation for civil luftfarts (ICAO's) anbefalinger, især hvad angår ret og rimelighed og gennemsigtighed af et fælles en route-afgiftssystem, skal styrke det økonomiske grundlag for det ensartede europæiske lufttrafikstyringssystem og lette konsultationer med brugerne;

under hensyn til, at EUROCONTROL er de kontraherende parters samarbejdsorgan inden for lufttrafikstyringsområdet;

opsat på, at udvide og styrke samarbejdet mellem de europæiske eller internationale institutioner, der er interesserede i udførelsen af de hverv, der er betroet EUROCONTROL med henblik på at forbedre effektiviteten;

under hensyn til, at det derfor er hensigtsmæssigt at oprette et europæisk lufttrafikstyringssystem, hvis virkefelt strækker sig ud over hver kontraherende parts territoriale grænser til hele det luftrum, der er dækket af Konventionen;

under hensyn til, at det er vigtigt, at de kontraherende parter giver Organisationen de nødvendige juridiske midler til korrekt gennemførelse af dens hverv, hovedsageligt inden for området opkrævning af en route-afgifter og lufttrafikstyring;

i erkendelse af, at den sikre og effektive gennemførelse af Organisationens hverv, hvor dette er praktisk, vil drage fordel af en adskillelse af dens regelfastsættende og tjenesteydende funktioner; opsat på, at tilskynde andre europæiske stater til at blive medlemmer af denne internationale organisation; har opnået enighed om følgende bestemmelser: Artikel I Den internationale EUROCONTROL Konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfarts sikkerhed, som ændret ved Tillægsprotokol af 6. juli 1970, som ændret ved Protokol af 21. november 1978, og som senere ændret ved Protokol af 12. februar 1981, herefter kaldet »Konventionen«, erstattes af vedlagte konsoliderede version af teksten til Konventionen, der inkorporerer de af Konventionens tekster, der fortsat er i kraft, tillige med ændringerne foretaget ved den Diplomatiske Konference den 27. juni 1997. Artikel II

1. Nærværende Protokol åbnes for undertegnelse af alle de stater, der den 27. juni 1997 er part i Konventionen. Den åbnes ligeledes inden datoen for ikrafttræden til undertegnelse af alle de stater, der er indbudt til den Diplomatiske Konference, under hvilken den er blevet vedtaget, og af enhver anden stat, der efter enstemmig vedtagelse af den Permanente Kommission har tilladelse til at undertegne den.

2. Nærværende Protokol skal ratificeres, vedtages eller godkendes. Ratifikations-, vedtagelses- eller godkendelsesinstrumenterne deponeres hos regeringen i Kongeriget Belgien.

3. Nærværende Protokol træder i kraft den 1. januar 2000, for så vidt som alle de stater, der er parter i Konventionen, har ratificeret, vedtaget eller godkendt den inden denne dato. Hvis denne betingelse ikke er opfyldt, træder den i kraft enten den 1. juli eller den 1. januar efter datoen for deponering af det sidste ratifikations-, vedtagelses- eller godkendelsesinstrument afhængigt af, om deponeringen har fundet sted i løbet af det første eller det andet halvår.

4. For enhver stat, der undertegner nærværende Protokol, og som ikke er part i Konventionen, og hvis ratifikations-, vedtagelses- eller godkendelsesinstrument deponeres efter datoen for ikrafttræden af nærværende Protokol, træder Protokollen i kraft for denne stat den første dag i den anden måned efter datoen for deponering af ratifikations-, vedtagelses- eller godkendelsesinstrumentet.

5. Enhver stat, der undertegner nærværende Protokol, og som ikke er part i Konventionen, bliver ved ratifikation, vedtagelse eller godkendelse af denne Protokol part i Konventionen.

6. Regeringen i Kongeriget Belgien meddeler regeringerne i de andre stater, der er part i Konventionen, og enhver anden stat, der undertegner nærværende Protokol, enhver undertegnelse, enhver deponering af et ratifikations-, vedtagelses- eller godkendelsesinstrument og enhver dato for ikrafttræden af nærværende Protokol i overensstemmelse med stk. 3 og 4. Artikel III Fra ikrafttræden af nærværende Protokol erstattes Tillægsprotokol af 6. juli 1970, som ændret ved Protokol af 21. november 1978 og ved artikel XXXVIII i Protokol af 12. februar 1981, af Annex III (betegnet »Skattebestemmelser«) til den konsoliderede version af vedlagte tekst til Konventionen. Artikel IV Fra ikrafttræden af nærværende Protokol ophæves og erstattes den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981 af de relevante bestemmelser i den konsoliderede version af teksten til Konventionen vedlagt Protokollen, herunder Annex IV (betegnet »Bestemmelser vedrørende det fælles en route-afgiftssystem«). Artikel V Regeringen i Kongeriget Belgien lader nærværende Protokol registrere hos De Forenede Nationers Generalsekretær i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt, og hos Rådet for den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) i overensstemmelse med artikel 83 i konventionen angående den internationale civile luftfart undertegnet i Chicago den 7. december 1944. TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede befuldmægtigede efter fremvisning af deres fuldmagter, der er behørigt anerkendt, undertegnet nærværende Protokol. UDFÆRDIGET i Bruxelles, den 27. juni 1997 på tysk, engelsk, bulgarsk, kroatisk, dansk, spansk, fransk, græsk, ungarsk, italiensk, hollandsk, norsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, svensk, tjekkisk og tyrkisk i eet originaleksemplar, der deponeres i regeringens arkiver i Kongeriget Belgien, som fremsender bekræftet kopi til regeringerne i de andre undertegnende stater. Den franske tekst skal have forrang i tilfælde af uoverensstemmelse mellem teksterne. For Forbundsrepublikken Tyskland, For Republikken Østrig, For Kongeriget Belgien, For Republikken Bulgarien, For Republikken Cypern, For Republikken Kroatien, For Kongeriget Danmark, For Kongeriget Spanien, For Republikken Frankrig, For Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, For Republikken Grækenland, For Republikken Ungarn, For Irland, For Republikken Italien, For Storhertugdømmet Luxembourg, For Republikken Malta, For Fyrstendømmet Monaco, For Kongeriget Norge, For Kongeriget Nederlandene, For Republikken Portugal, For Rumænien, For Republikken Slovakiet, For Republikken Slovenien, For Kongeriget Sverige, For Den Schweiziske Konføderation, For Republikken Tjekkiet, For Republikken Tyrkiet. ÆNDRINGER FORETAGET AF DEN DIPLOMATISKE KONFERENCE DEN 27. JUNI 1997 ÆNDRINGER FORETAGET AF DEN DIPLOMATISKE KONFERENCE DEN 27. JUNI 1997 Artikel I

I den internationale EUROCONTROL Konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, som ændret ved Tillægsprotokol af 6. juli 1970, som ændret ved Protokol af 21. november 1978, og som senere ændret ved Protokol af 12. februar 1981, herefter kaldet »Konventionen«, foretages følgende ændringer: Artikel II Artikel 1, stk. 1 og 2, affattes således: »Artikel 1

1. For at opnå den harmonisering og integrering, der er nødvendig for at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem, er de kontraherende parter enige om at styrke samarbejdet og udvikle fælles aktiviteter inden for luftfart, idet der herved tages tilbørligt hensyn til forsvarsmæssige behov, og idet der sørges for den for alle luftrumsbrugere størst mulige frihed, der er forenelig med det krævede sikkerhedsniveau ved tilvejebringelsen af omkostningseffektive lufttrafiktjenester, og som, hvor dette er muligt, tager hensyn til behovet for at minimere enhver negativ miljøpåvirkning, både driftsmæssigt, teknisk og økonomisk. Disse mål søges tilgodeset uden at krænke princippet om hver stats fuldstændige suverænitet over luftrummet over sit eget territorium og hver stats kompetence til at udøve sine prærogativer med hensyn til sikkerhed og forsvar i sit nationale luftrum. De har således opnået enighed om

(a) at fastsætte en europæisk politik inden for lufttrafikstyring omfattende fastlæggelse af

strategier og programmer, som har til formål, på en omkostningseffektiv måde, at udvikle den kapacitet, der er nødvendig for at opfylde alle civile og militære brugeres krav samtidig med, at det krævede sikkerhedsniveau opretholdes;

(b) at forpligte sig til at udarbejde specifikke mål med hensyn til rationelle og effektive lufttrafikstyringsoperationer i de flyveinformationsregioner, som er beskrevet i Annex II til nærværende Konvention, hvorved staterne, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i konventionen angående international civil luftfart, er blevet enige om at tilvejebringe lufttrafiktjenester uden at krænke principperne om fri luftfart i luftrum, der ikke er underlagt staternes suverænitet, således som de følger af konventioner, internationale aftaler og regler eller principper i folkeretten;

(c) at indføre et system for overvågning og resultatopfølgning for lufttrafikstyringen;

(d) at gennemføre en fælles plan for tilnærmelse og oprettelse af flyvesikringstjenester og luftfartsanlæg i Europa;

(e) at antage og anvende fælles normer og specifikationer;

(f) at harmonisere bestemmelser for lufttrafiktjenester;

(g) at udvikle den til rådighed værende kapacitet for at opfylde lufttrafikkens krav og sikre den mest effektive udnyttelse ved i fællesskab at oprette, drive og udvikle et fælles lufttrafikreguleringssystem i Europa inden for rammerne af indførelsen af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(h) at fremme fælles tilvejebringelse af lufttrafiksystemer og -anlæg;

(i) at iværksætte en fælles politik for fastlæggelse og beregning af afgifter, som pålægges brugere af en route-flyvesikringsanlæggene og -tjenesterne, herefter kaldet »en route-afgifter«;

(j) at iværksætte en procedure, der er adskilt fra de tjenesteydende funktioner, for multilateral udvikling og harmonisering af sikkerhedsbestemmelser på lufttrafikstyringsområdet inden for et samlet flyvesikkerhedssystem;

(k) at deltage i udformningen, gennemførelsen og overvågningen af et globalt navigationssatellitsystem;

(l) at identificere nye muligheder for fælles aktioner inden for udformning, gennemførelse, overvågning eller drift af luftfartssystemer og -tjenester;

(m) i sammenhæng med et »gate-to-gate« koncept at udvikle en overordnet politik og en egnet og effektiv procedure for strategisk udformning og planlægning af ruter og luftrum.

2. Med det formål for øje opretter de herved en »europæisk organisation for luftfartens sikkerhed (EUROCONTROL)«, herefter benævnt »Organisationen«, som skal arbejde sammen med de nationale civile og militære myndigheder samt brugerorganisationerne. Organisationens skal bestå af tre institutioner:

(a) en Generalforsamling, der udgør den institution, der er ansvarlig for udformning og godkendelse af Organisationens generelle politik, herunder

(i) den fælles politik for en route-afgifter og Organisationens aktiviteter inden for andre afgiftsområder;

(ii) de resultatopfølgende og vurderende funktioner for Organisationens;

(iii) fastsættelse af Organisationens mål, herunder mål for standardisering, planlægning, resultater og sikkerhedsbestemmelser;

(iv) det tekniske og økonomiske valg af større rammeprogrammer for samarbejde;

(v) eksterne relationer med stater og organisationer og ansøgninger om tiltrædelse af nærværende

Konvention;

(b) et Råd, der udgør den institution, der har til opgave at gennemføre Generalforsamlingens beslutninger og, i overensstemmelse med den kompetence, sidstnævnte tildeles, skal det træffe beslutning om alle de obligatoriske foranstaltninger, der retter sig imod og forpligter de kontraherende parter samt føre tilsyn med Agency's arbejde;

(c) et Agency, hvis statutter fremgår af Annex I til nærværende Konvention, der udgør den institution, der har til opgave at gennemføre Organisationens hverv i overensstemmelse med bestemmelserne i de følgende artikler i nærværende Konvention samt de hverv, der pålægges det af Generalforsamlingen eller Rådet, og som skal fremkomme med relevante forslag, og som skal udnytte de tekniske, finansielle og personalemæssige ressourcer for at nå de fastsatte mål.' Artikel III Artikel 2 affattes således: »Artikel 2

1. Organisationen er forpligtet til at udføre følgende hverv:

(a) at udarbejde og godkende detaljerede harmoniserings- og integreringsplaner for de kontraherende parters lufttrafiktjenester og -systemer, især flyvesikringssystemer installeret på jorden og i luften med henblik på at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(b) at koordinere de iværksættelsesplaner, der er udarbejdet af de kontraherende parter, således at der sikres en tilnærmelse henimod et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(c) at undersøge og på de kontraherende parters vegne koordinere de emner inden for luftfart, som er behandlet af den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) og andre berørte internationale organisationer, som beskæftiger sig med civil luftfart, og at koordinere og fremlægge ændringer eller forslag til disse organer;

(d) at definere, udforme, udvikle, godkende og tilrettelægge iværksættelsen af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(e) at udvikle og drive et fælles europæisk lufttrafikreguleringssystem i et fælles internationalt center inden for de rammer, der er beskrevet under (d);

(f) at udarbejde, antage, undersøge og vurdere fælles standarder, specifikationer og praksis for lufttrafikstyringssystemer og lufttrafiktjenester;

(g) at udarbejde og godkende fremgangsmåder med henblik på iværksættelse af en strategi for fælles tilvejebringelse af lufttrafiksystemer og -anlæg;

(h) at koordinere de kontraherende parters forsknings- og udviklingsprogrammer i relation til ny teknik inden for luftfart, at indsamle og distribuere resultaterne heraf og i fællesskab fremme og gennemføre undersøgelser, forsøg og anvendt forskning samt teknisk udvikling på dette område;

(i) at oprette et uafhængigt system for resultatopfølgning, der inddrager alle aspekter vedrørende lufttrafikstyring, herunder politik og planlægning, sikkerhedsstyring i og omkring lufthavne og i luftrummet samt de finansielle og økonomiske aspekter vedrørende de ydede tjenester, og fastsætte mål, der inddrager alle disse aspekter;

(j) at undersøge og fremme foranstaltninger til forbedring af omkostningseffektiviteten inden for luftfart;

(k) at udarbejde og godkende fælles kriterier, fremgangsmåder og metoder, således at der sikres den størst mulige effektivitet og kvalitet af lufttrafikstyringssystemerne og lufttrafiktjenesterne;

(l) at udarbejde forslag med henblik på en harmonisering af de europæiske bestemmelser for lufttrafiktjeneste;

(m) at støtte effektivitetsforbedringer og fleksibilitet i benyttelsen af luftrummet mellem de civile og militære brugere;

(n) at udarbejde og godkende koordinerede eller fælles holdninger for at forbedre

lufttrafikstyringen i og omkring lufthavne;

(o) at udarbejde og godkende fælles kriterier for udvælgelse og fælles holdninger for uddannelse, certificering og færdigheder for lufttrafiktjenestepersonel;

(p) at udvikle, oprette og drive elementerne i de fremtidige europæiske fælles systemer, som den betroes af de kontraherende parter;

(q) at fastsætte, fakturere og opkræve en route-afgifter på vegne af de kontraherende parter, der deltager i det fælles en route-afgiftssystem under de betingelser, der er fastsat i Annex IV;

(r) at udarbejde og iværksætte procedurer for multilateral udvikling og harmonisering af sikkerhedsbestemmelser inden for lufttrafikstyringsområdet;

(s) at udføre alle andre hverv, der henhører under nærværende Konventions principper og mål.

2. På anmodning fra en eller flere af de kontraherende parter og på grundlag af en eller flere særlige aftaler indgået mellem Organisationen og de berørte kontraherende parter, kan Organisationen pålægges følgende hverv:

(a) at hjælpe sådanne kontraherende parter med planlægning, specifikation og oprettelse af lufttrafiksystemer og lufttrafiktjenester;

(b) at tilvejebringe og drive, helt eller delvis, lufttrafikanlæg og lufttrafiktjenester på sådanne kontraherende parters vegne;

(c) at hjælpe sådanne kontraherende parter med fastsættelse, fakturering og opkrævning af afgifter, som af dem pålægges brugere af flyvesikringstjenester, og som ikke er dækket af nærværende Konventions Annex IV.

3. Organisationen kan

(a) indgå særlige aftaler med ikke-kontraherende parter, der er interesserede i at deltage i udøvelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1;

(b) på anmodning fra ikke-kontraherende parter eller andre internationale organisationer på deres vegne udføre ethvert andet hverv, der henhører under nærværende artikel, på grundlag af særlige aftaler indgået mellem Organisationen og vedkommende parter.

4. Organisationen skal så vidt muligt sørge for, at dens tjenesteydende funktioner, især dem, der fastsættes i medfør af artikel 2, stk. 1 (e), (g),

(p) og (q), artikel 2, stk. 2, og artikel 2, stk. 3 (b), udøves uafhængigt af dens regelfastsættende funktioner.

5. For at lette udøvelsen af sine hverv kan Organisationen efter beslutning truffet af Generalforsamlingen oprette foretagender, der skal reguleres af særlige statutter, der enten er underlagt folkeretten eller en kontraherende parts nationale ret, eller erhverve majoritetsandele i sådanne foretagender.« Artikel IV Artikel 3 affattes således: »Artikel 3

1. Nærværende Konvention gælder for en route-flyvesikringstjenester og dertil knyttede indflyvnings- og lufthavnstjenester for lufttrafik i de flyveinformationsregioner, der er anført i Annex II.

2. (a) Enhver rettelse, som en kontraherende part ønsker at gennemføre i listen over sine flyveinformationsregioner, som anført i Annex II, skal besluttes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, hvis det resulterer i en ændring af grænserne for det samlede luftrum, der dækkes af nærværende Konvention.

(b) Enhver rettelse, som ikke resulterer i en sådan ændring, skal i alle tilfælde anmeldes til Organisationens af vedkommende kontraherende part.

3. For så vidt angår nærværende Konvention, omfatter udtrykket »lufttrafik« civile luftfartøjer og de militære, told- og politiluftfartøjer, som følger de procedurer, der er fastsat af den internationale organisation for civil luftfart. På grundlag af en særlig aftale, som fastsat i artikel 2, stk. 2 (b), kan

en kontraherende part kræve, at udtrykket »lufttrafik« skal gælde for andre dele af lufttrafikken inden for dens territorium.' Artikel V Henvisningen til statutterne, der er knyttet dertil i Konventionens artikel 4, erstattes af en henvisning til statutterne i Annex I, og i den engelske tekst til artikel 4 ændres »in the present Convention« til »in this Convention«. Artikel VI Artikel 5 affattes således: »Artikel 5

1. Generalforsamlingen skal sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter på ministerplan. Hver kontraherende part kan udpege flere delegerede, især med henblik på at opnå repræsentation af såvel civile som forsvarsmæssige interesser. Hver kontraherende part har dog kun een stemme.

2. Rådet skal sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter på luftfartsdirektørplan. Hver kontraherende part kan udpege flere delegerede, især med henblik på at opnå repræsentation af såvel civile som forsvarsmæssige interesser. Hver kontraherende part har dog kun een stemme.

3. I spørgsmål vedrørende det fælles en route-afgiftssystem skal Generalforsamlingen og Rådet sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter, der deltager i det fælles en route-afgiftssystem under de i Annex IV fastsatte betingelser.

4. De repræsentanter for internationale organisationer, der kan bidrage til Organisationens arbejde, skal i nødvendigt omfang opfordres af Generalforsamlingen eller af Rådet til som observatører at deltage i Organisationens organer.« Artikel VII Artikel 6 affattes således: »Artikel 6

1. Generalforsamlingen træffer beslutninger for så vidt angår de kontraherende parter, Rådet og Agency, herunder i de i artikel 1, stk. 2 (a), anførte tilfælde. Herudover skal Generalforsamlingen

(a) udnævne Generaldirektøren for Agency efter indstilling fra Rådet;

(b) give tilladelse til forelæggelse af sager på vegne af Organisationen for den permanente voldgiftsdomstol i Haag i de i artikel 34 anførte tilfælde;

(c) fastsætte principperne for driften af det fælles europæiske lufttrafikreguleringssystem, som omtalt i artikel 2, stk. 1 (e);

(d) godkende ændringer til Annex I i overensstemmelse med de afstemningsregler, der er anført i artikel 8, stk. 1;

(e) godkende ændringer til Annex II og IV i overensstemmelse med de afstemningsregler, der er anført i artikel 8, stk. 3;

(f) regelmæssigt gennemgå Organisationens hverv.

2. Med henblik på at formulere den fælles politik vedrørende en route-afgifter skal Generalforsamlingen bl.a.

(a) fastsætte de principper, der vedrører de omkostninger, der af de kontraherende parter og Organisationen kan pålægges brugerne for de en route-luftfartsanlæg og -tjenester, der stilles til deres rådighed;

(b) fastsætte formlen for beregning af en route-afgifter;

(c) fastsætte de principper, der finder anvendelse med hensyn til fritagelse for en route-afgifter, og kan desuden beslutte, at for visse kategorier af flyvninger, der således fritages for betaling af en route-afgifter, der henhører under Annex IV, kan omkostninger pådraget i forbindelse med luftfartsanlæg og -tjenester opkræves direkte af de kontraherende parter;

(d) godkende Rådets rapporter vedrørende en route-afgifter.

3. Generalforsamlingen kan

(a) forelægge enhver sag, der hører under dens kompetence, til undersøgelse for Rådet;

(b) i nødvendigt omfang delegerer kompetence til Rådet med henblik på at træffe beslutninger i sager, der hører under dens generelle kompetence, som anført i artikel 1, stk. 2 (a);

(c) oprette andre støtteorganer, som den måtte finde nødvendig.« Artikel VIII Artikel 7, der bliver til artikel 8, affattes således: »Artikel 8

1. De afgørelser, der træffes af Generalforsamlingen, for så vidt angår de kontraherende parter, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (a), og artikel 6, stk. 1, 1. punktum, eller de afgørelser, der træffes af Rådet især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (b), og artikel 7, stk. 1, træffes ved flertal af de afgivne stemmer forudsat, at dette flertal repræsenterer mindst tre fjerdedele af de afgivne vægtede stemmer i henhold til den vægtning, der er fastsat i artikel 11, og mindst tre fjerdedele af de kontraherende parter, der afgiver stemmer. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, som træffes om de forhold, der er nævnt i artikel 2, stk. 1 (i), (p), (r) og (s), artikel 2, stk. 5, artikel 6, stk. 1 (a), (c) og (d), artikel 6, stk. 2, artikel 6, stk.

3 (b), artikel 7, stk. 2 (d), (j) og (k), artikel 7, stk. 3, artikel 7, stk. 6, og artikel 7, stk. 7, artikel 12, artikel 13, stk. 2 og stk. 3. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, der træffes i medfør af artikel 3 i Annex IV. Ved fastsættelse af enhedsrater, tariffer og anvendelsesbestemmelser for en route-afgiftssystemet omtalt i artikel 3 (c) i Annex IV gælder en afgørelse ikke for en kontraherende part, der har stemt imod afgørelsen, og som har valgt ikke at følge denne. I sådanne tilfælde skal den pågældende kontraherende part fremsætte en erklæring med sine begrundelser herfor og kan ikke fravige den fælles politik, som angivet i artikel 6, stk. 2.

2. De afgørelser, der træffes af Generalforsamlingen, for så vidt angår Agency, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (a) og (c), og artikel 6, stk. 1, 1. punktum, eller de afgørelser, der træffes af Rådet, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (b) og (c), træffes ved flertal af de afgivne stemmer, forudsat at dette flertal repræsenterer mere end halvdelen af de afgivne vægtede stemmer i henhold til den vægtning, der er fastsat i artikel 11, og mere end halvdelen af de kontraherende parter, der afgiver stemmer. I sager af særlig vigtighed, og forudsat at mindst en tredjedel af de kontraherende parter, der har stemmeret, kræver det, skal flertallet repræsentere mindst tre fjerdedele af de afgivne vægtede stemmer i stedet for halvdelen. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, der træffes om de forhold, der er nævnt i artikel 6, stk. 1 (b), artikel 6, stk. 3 (a), artikel 7, stk. 2 (a)-(c), og artikel 7, stk. 2 (e)-(i), (l) og (m), artikel 9, stk. 2, og artikel 10, stk. 2.

3. Afgørelser træffes dog ved enstemmighed af de afgivne stemmer, for så vidt angår de i artikel 39 nævnte anmodninger om optagelse i Organisationen; ændringer til Annex II, med undtagelse af de tilfælde, der er omtalt i artikel 3, stk. 2 (b); ændringer til Annex IV; og fastsættelse af betingelserne for udtrædelse eller tiltrædelse, som nævnt i artikel 36, stk. 4 og stk. 5, artikel 38, stk. 3 og stk. 4.

4. Generalforsamlingens og Rådets afgørelser er bindende for de kontraherende parter og Agency under forbehold af bestemmelserne i artikel

9.« Artikel IX Efter artikel 6 indsættes en ny artikel 7, der affattes således: »Artikel 7

1. I medfør af den kompetence, som nærværende Konvention giver Rådet, kan det træffe beslutninger angående de kontraherende parter vedrørende de i artikel 2, stk. 1, nævnte hverv.

2. I medfør af den tilsynsmyndighed, som nærværende Konvention pålægger Rådet at udøve i forhold til Agency,

(a) skal det efter konsultationer med de repræsentative organisationer for luftrumsbrugere og lufthavne, der er anerkendt af Rådet, godkende Agency's etårige og femårige arbejdsprogrammer, som Agency forelægger det med henblik på udførelse af de i artikel 2 nævnte hverv, samt den femårige finansielle plan og budgettet, herunder de finansielle forpligtelser, Agency's aktivitetsrapport og de forelagte rapporter i medfør af artikel 2, stk. 2

(c), artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 1, i Agency's statutter;

(b) skal det godkende de principper, der styrer Agency's generelle struktur;

(c) skal det føre tilsyn med Agency's aktiviteter inden for luftfartsafgiftsområdet;

(d) skal det efter rådførelse med de repræsentative organisationer for luftrumsbrugere og lufthavne, der er anerkendt af Rådet, fastsætte de generelle driftsbetingelser for det fælles europæiske lufttrafikreguleringssystem omtalt i artikel 2, stk. 1(e), under behørigt hensyn til de

prærogativer, staterne udøver med hensyn til deres luftrumsregulering. Disse generelle betingelser skal blandt andet fastsætte de regler, der skal anvendes, samt procedurerne for konstatering af manglende overholdelse af reglerne;

(e) skal det udstede direktiver til Agency efter gennemgang af Agency's regelmæssige rapporter, eller når det anses for nødvendigt for gennemførelse af de opgaver, som er pålagt Agency, og godkende ordninger for samarbejde mellem Agency og de pågældende nationale organisationer for at gøre det muligt for Agency at forberede egnede forslag;

(f) skal det på forslag fra Generaldirektøren udpege det rådgivende revisionsfirma, der skal yde bistand til revisionsudvalget i gennemgangen af samtlige indtægts- og udgiftskonti;

(g) kan det anmode om, at Agency's afdelinger bliver gjort til genstand for administrative og tekniske inspektioner;

(h) skal det give Generaldirektøren discharge vedrørende administration af budgettet;

(i) skal det godkende Generaldirektørens udnævnelse af Agency's direktører;

(j) skal det godkende Generaldirektørens statut, de administrative personalevedtægter, regnskabsbestemmelser og kontraktsbestemmelser;

(k) kan det give tilladelse til Agency's optagelse af forhandlinger angående de i artikel 2 omtalte særlige aftaler, godkende de af Agency forhandlede aftaler, inden de forelægges til godkendelse for Generalforsamlingen, eller indgå dem, hvis det i medfør af bestemmelserne i artikel 13, stk. 3, har fået kompetence hertil;

(l) skal det godkende bestemmelser om databeskyttelse;

(m) skal det under udførelse af de opgaver, der er nævnt i artikel 2, stk.

1 (f), fastsætte de regler og procedurer, der skal finde anvendelse på standarder, specifikationer og praksis i forbindelse med lufttrafikstyringssystemer og -tjenester.

3. Rådet skal nedsætte en kommission, der skal overvåge og vurdere gennemførelsen af de fælles beslutninger («Performance Review Commission») og en kommission, der skal varetage de flyvesikkerhedsmæssige aspekter («Safety Regulation Commission»). Disse kommissioner skal tage initiativ til fremsættelse af relevante forslag til Rådet og modtage administrativ støtte og assistance fra Agency's tjenester, og de skal have den fornødne grad af uafhængighed, som kræves for at udøve deres funktioner.

4. Rådet skal nedsætte en permanent komite til varetagelse af den civile/militære koordination («Civil/Military Interface Standing Committee»).

5. Rådet skal nedsætte et revisionsudvalg («Audit Board»), som det kan delegerer opgaver til, og som det inden for præcist fastsatte rammer endvidere kan delegerer beslutningskompetence til.

6. Rådet kan få bistand fra andre komiteer inden for Organisationens andre aktivitetsområder.

7. Rådet kan delegerer opgaver og inden for præcist fastsatte rammer endvidere delegerer beslutningskompetence til den permanente komite til varetagelse af den civile/militære koordination («Civil/Military Interface Standing Committee») og til enhver komite, der nedsættes efter Konventionens ikrafttræden. Sådan delegation af opgaver eller beslutningskompetence er ikke til hinder for, at Rådet selv til enhver tid kan beskæftige sig med en hvilken som helst sag som en del af dets generelle tilsynsmyndighed.' Artikel X Artikel 8, der bliver til artikel 11, affattes således:
»Artikel 11

1. Den vægtning, der er angivet i artikel 8, skal fastsættes efter følgende tabel: En kontraherende parts årlige bidrag som en Antal procentdel af de samlede årlige bidrag stemmer for alle kontraherende parter

Mindre end 1% 1 Fra 1 til mindre end 2% 2 Fra 2 til mindre end 3% 3 Fra 3 til mindre end 4 1/2% 4 Fra 4 1/2 til mindre end 6% 5 Fra 6 til mindre end 7 1/2% 6 Fra 7 1/2 til mindre end 9% 7 Fra 9 til mindre end 11% 8 Fra 11 til mindre end 13% 9 Fra 13 til mindre end 15% 10 Fra 15 til mindre end

18% 11 Fra 18 til mindre end 21% 12 Fra 21 til mindre end 24% 13 Fra 24 til mindre end 27% 14
Fra 27 til mindre end 30% 15 30% 16

2. Stemmetallene skal fastsættes første gang med virkning fra ikrafttrædelsesdatoen for Protokollen, åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, i henhold til ovenstående tabel og i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 10, som fastsætter de årlige bidrag fra de kontraherende parter til Organisationens budget.

3. Ved en stats tiltrædelse skal der foretages genfastsættelse af de kontraherende parters stemmetal efter samme fremgangsmåde.

4. Stemmetallene skal genfastsættes hvert år i overensstemmelse med ovennævnte bestemmelser.«
Artikel XI Artikel 9, der bliver til artikel 12, affattes således: »Artikel 12 Generalforsamlingen og Rådet skal selv fastsætte deres forretningsorden, der bl.a. skal indeholde regler for valg af præsident og vicepræsident og regler for anvendelse af procedurer ved afstemning og beslutningsdygtighed.«
Artikel XII Efter artikel 8 indsættes en ny artikel 9, der affattes således: »Artikel 9

1. Hvis en af de kontraherende parter meddeler Generalforsamlingen eller Rådet, at overordnede nationale hensyn, der vedrører nationale forsvars- eller sikkerhedsinteresser forhindrer den i at handle i overensstemmelse med en afgørelse, der er truffet ved flertal af de afgivne stemmer på de betingelser, der er fastsat i artikel 8, stk. 1, kan den fravige denne afgørelse under forudsætning af, at den for Generalforsamlingen eller Rådet fremlægger en redegørelse for grundene hertil og en erklæring, der angiver, hvorvidt

(a) fravigelsen drejer sig om et spørgsmål af en sådan art, at der ikke er nogen indsigelse imod, at afgørelsen får virkning for de andre kontraherende parter, idet det præciseres, hvorvidt den pågældende kontraherende part ikke følger afgørelsen eller kun følger den delvis;

(b) fravigelsen drejer sig om et spørgsmål af så stor betydning for forsvarsmæssige og sikkerhedsmæssige nationale hensyn, at afgørelsen slet ikke må gennemføres, uden at der træffes endnu en afgørelse i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er fastsat i stk. 2 (b).

2. (a) I tilfælde af, at de i stk. 1 (a) anførte foranstaltninger anvendes, skal Generaldirektøren mindst een gang om året over for Generalforsamlingen eller Rådet redegøre for arbejdet henimod, at ingen kontraherende part fraviger.

(b) I tilfælde af, at de i stk. 1 (b) anførte foranstaltninger anvendes, sættes gennemførelsen af afgørelsen i bero, og inden for en nærmere fastsat frist forelægges den for Generalforsamlingen til fornyet afgørelse, selv om den første afgørelse er truffet af Rådet. Hvis den anden afgørelse på grundlag af en fornyet gennemgang stadfæster den første afgørelse, kan en kontraherende part fravige denne under de i stk. 1 (a) fastsatte betingelser. Generalforsamlingen skal revurdere den første afgørelse inden for en frist, der ikke må overstige et år.

3. I tilfælde af krig eller konflikt kan ingen af de berørte kontraherende parters handlefrihed berøres af bestemmelserne i nærværende Konvention. Det samme princip skal være gældende i tilfælde af krise eller national undtagelsestilstand. Specielt kan hver kontraherende part midlertidigt overtage ansvaret, helt eller delvis, for lufttrafiktjenesterne i dets luftrum, hvor det udøver kontrol, når der er overordnede nationale hensyn, særlig inden for forsvarsområdet, der taler herfor. Opbygningen af et europæisk lufttrafikstyringssystem skal gøre en effektiv genovertagelse af disse tjenester mulig i overensstemmelse med de kontraherende parters behov.« Artikel XIII Artikel 10 affattes således: »Artikel 10

1. Hver kontraherende parts årlige bidrag til budgettet fastsættes for hvert finansår efter følgende formel:

(a) de første 30% af de kontraherende parters samlede bidrag beregnes i forhold til værdien af den kontraherende parts bruttonationalprodukt som defineret i stk. 2;

(b) de følgende 70% af de kontraherende parters samlede bidrag beregnes i forhold til værdien af

den kontraherende parts en route-facilitets-omkostningsgrundlag som defineret i stk. 3.

2. Det bruttonationalprodukt, der benyttes til beregningerne, indhentes fra den af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling udarbejdede statistik - eller, hvis dette ikke er muligt, fra et andet organ, der yder tilsvarende garantier, og som udpeges efter beslutning fra Rådet - ved at beregne det aritmetiske gennemsnit for de sidste tre år, for hvilke de statistiske data foreligger. Værdien af bruttonationalproduktet beregnes på grundlag af faktoromkostninger og løbende priser udtrykt i europæiske regningsenheder.

3. Det en route-facilitets-omkostningsgrundlag, der benyttes til beregningerne, skal være omkostningsgrundlaget for det år, der ligger to år forud for vedkommende finansår.« Artikel XIV Artikel 11, der bliver til artikel 13, affattes således: »Artikel 13

1. Organisationen skal opretholde sådanne forbindelser til stater og andre internationale organisationer, som er nødvendige for at opfylde dens mål.

2. Generalforsamlingen skal, uden præjudice for bestemmelserne i artikel 7, stk. 2 (k), stk. 3, i nærværende artikel og artikel 15, være bemyndiget til på Organisationens vegne at indgå de særlige aftaler, der er nødvendige for at gennemføre de opgaver, der er anført i artikel 2.

3. På forslag fra Rådet kan Generalforsamlingen betro Rådet at indgå de særlige aftaler, der er nødvendige for at gennemføre de opgaver, der er nævnt i artikel 2.« Artikel XV Artikel 12, der bliver til artikel 14, affattes således: »Artikel 14 De særlige aftaler, som er nævnt i artikel 2, skal fastlægge aftaleparternes respektive opgaver, rettigheder og forpligtelser sammen med de økonomiske forhold, og de skal fastlægge de foranstaltninger, der skal gennemføres. Sådanne aftaler kan forhandles af Agency i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7, stk. 2 (k).« Artikel XVI Artikel 13, der bliver til artikel 15, affattes således: »Artikel 15 Inden for de rammer, der af Rådet er givet i direktiverne, kan Agency etablere de forbindelser, der er nødvendige for koordinering af lufttrafik og for Agency's virksomhed, med de fornødne offentlige eller private tekniske tjenester fra de kontraherende parter, fra ikke-kontraherende parter eller fra internationale organisationer. Til det formål kan der af Agency i Organisationens navn indgås aftaler af ren administrativ, teknisk eller kommerciel art, for så vidt som de er nødvendige for Agency's virksomhed og på betingelse af, at Agency informerer Rådet herom.« Artikel XVII Artikel 14 bliver til artikel 16.

I den hollandske tekst til artikel 14, stk. 1, der bliver til artikel 16, stk. 1, ændres »de onroerende goederen« til »die onroerende goederen« og i førnævnte artikels stk. 2 ændres »verreberichtgeving« til »telecommunicatie«. Artikel XVIII Artikel 15, der bliver til artikel 17, affattes således: »Artikel 17 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency følge de bestemmelser, der er gældende inden for de kontraherende parters territorium og i det luftrum, for hvilket de er blevet pålagt tilvejebringelse af lufttrafiktjeneste i henhold til internationale aftaler, hvori de er part.« Artikel XIX Artikel 16, der bliver til artikel 18, affattes således: »Artikel 18 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency inden for den kompetence, der er tildelt lufttrafiktjenesterne, give alle fornødne instruktioner til luftfartøjscheferne. Luftfartøjscheferne skal være forpligtet til at følge disse instruktioner, medmindre der efter de bestemmelser, der er nævnt i den foregående artikel, er tale om force majeure.« Artikel XX Artikel 17, der bliver til artikel 20, affattes således: »Artikel 20 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal overtrædelser af luftfartslovgivningen begået i det luftrum, hvor Agency udfører disse hverv, optages til rapport af medarbejdere, der af Agency er blevet bemyndiget til dette formål, uden præjudice for den ret i nationallovgivningen, som de kontraherende parters embedsmænd har til at indberette overtrædelser af samme karakter. De rapporter, der nævnes ovenfor, skal have samme status ved nationale domstole som de

indberetninger, der foretages af nationale embedsmænd, der er bemyndiget til at indberette overtrædelser af samme karakter.« Artikel XXI Artikel 18 og 19 bliver til artikel 21 og 22.

I den engelske tekst til Konventionens artikel 18, stk. 2, der ændres til den nye artikel 21, stk. 2, ændres »not less« til »no less«.

I den engelske tekst til Konventionens artikel 19, stk. 1, der ændres til den nye artikel 22, stk. 1, ændres »The Organisation shall be exonerated, in the State in which its seat is located, and in the territories of the Contracting Parties,« til »The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties.«

I den engelske tekst til Konventionens artikel 19, stk. 3, der ændres til den nye artikel 22, stk. 3, ændres »its property, assets and income« til »as well as its property, assets and income«.

I den engelske tekst til Konventionens artikel 19, stk. 2, stk. 3 og stk. 4, der ændres til den nye artikel 22, stk. 2, stk. 3 og stk. 4, ændres »The Organisation shall be« til »It shall be«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 19, stk. 6, der ændres til den nye artikel 22, stk. 6, ændres »öffentlicher Versorgungsbetriebe« til »der öffentlichen Versorgung« og i den engelske tekst til førnævnte stk. 6 ændres »for public utility service« til »for general utilities«. Artikel XXII Efter artikel 18 indsættes en ny artikel 19, der affattes således: »Artikel 19

1. Under udførelsen af de hverv, som er nævnt i artikel 2, stk. 1 (e), skal Organisationen i overensstemmelse med de generelle bestemmelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2 (d), træffe de nødvendige reguleringsforanstaltninger og meddele dem til luftfartøjsbrugere og vedkommende lufttrafiktjenester. De kontraherende parter skal sikre, at luftfartøjsbrugere, luftfartøjschefer og de ansvarlige lufttrafiktjenester overholder disse, medmindre de af tvingende sikkerhedsmæssige grunde er forhindret heri.

2. En kontraherende parts lufttrafiktjenesters overholdelse af de generelle bestemmelser eller af de i stk. 1 nævnte reguleringsforanstaltninger sker udelukkende på den pågældende kontraherende parts ansvar.

3. På anmodning fra Organisationen kan der i tilfælde af en luftfartøjsbrugers eller luftfartøjschefes manglende overholdelse af de generelle bestemmelser eller af de i stk. 1 nævnte reguleringsforanstaltninger indledes strafforfølgning mod den pågældende lovovertræder;

(a) af den kontraherende part på det sted på dens territorium, hvor den manglende overholdelse er konstateret;

(b) af Organisationen i overensstemmelse med de værnetingsregler, der er angivet i artikel 35, hvis den kontraherende part, på hvis territorium proceduren skal iværksættes, er enig heri.

4. De kontraherende parter er forpligtede til i deres nationale lovgivninger at inkorporere bestemmelser, der sikrer overholdelse af de generelle bestemmelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2 (d).« Artikel XXIII Artikel 20, 21, 22 og 23 bliver til artikel 23, 24, 25 og 26.

I den franske tekst til Konventionens artikel 20, stk. 1, der ændres til den nye artikel 23, stk. 1, ændres »tous droits de douane et taxes d'effet equivalent, autres que des redevances ou impositions representatives de services rendus« til »tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet equivalent, autres que des redevances representatives de services rendus«.

I Konventionens artikel 20, stk. 2, der bliver til den nye artikel 23, stk. 2, ændres »sur le territoire de la Partie dans laquelle « til »sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle« og i den franske tekst i førnævnte stk. 2 ændres »a moins que ce ne soit, dans des conditions« til »sauf dans les conditions«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 20, stk. 3, der bliver til artikel 23, stk. 3, ændres »wurden, an diese ausgeliefert und ftr ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen« til »wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und ftr ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen«.

I Konventionens artikel 20, stk. 4, der bliver til artikel 23, stk. 4, ændres »est en outre exoneree« til »est exoneree«, og henvisningen til statutternes artikel 25 ændres til en henvisning til statutternes

artikel 13; i den hollandske tekst til førnævnte stk. 4 ændres ordet »publikaties« til »publicaties«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 22, stk. 2, der ændres til artikel 25, stk. 2, ændres »die in den Haushalten des Personals lebenden« til »die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 22, stk. 3 (a), der ændres til artikel 25, stk. 3 (a), ændres »in seinen Haushalten lebenden« til »mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 22, stk. 5 (b), der ændres til artikel 25, stk. 5 (b), ændres »seine Kraftfahrzeuge« til »sein privates Kraftfahrzeug«.

I den franske tekst til Konventionens artikel 22, stk. 7, der ændres til artikel 25, stk. 7, ændres »Directeur Geeneral« til »Directeur geeneral«, og i den engelske tekst i førnævnte stk. 7 ændres »done by him in the exercise of his functions« og »driven by him« til »done by him/her in the exercise of his/her functions« og »driven by him/her«, og i den tyske tekst i førnævnte stk. 7 ændres »Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen« til »Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen«.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 23, der ændres til artikel 26, ændres »Tagungsort« til »Sitzungsort«. Artikel XXIV Artikel 24, der bliver til artikel 27, affattes således: »Artikel 27 Som følge af egen social sikringsordning fritages Organisationen, Generaldirektøren og Organisationens personale for bundne indskud i nationale sociale sikringsordninger uden præjudice for de ordninger mellem Organisationen og de kontraherende parter, der består ved ikrafttræden af Protokollen, åbnet for undertegnelse i 1997 i Bruxelles.« Artikel XXV Artikel 25 bliver til artikel 28. Artikel XXVI Artikel 26, stk. 2, der bliver til artikel 29, stk. 2, affattes således:

»2. Der kan ikke foretages arrest eller udlæg i Organisationens ejendom og aktiver uden efter retslig afgørelse. Sådant retslig afgørelse kan kun træffes under forudsætning af, at Organisationen er blevet rimeligt underrettet om det pågældende retsskridt og af, at den har fået lejlighed til at varetage sit forsvar. Dog kan der hverken foretages arrest eller udlæg i Organisationens anlæg.«

I den franske tekst til Konventionens artikel 26, stk. 3, der ændres til artikel 29, stk. 3, ændres »dans leur territoire respectif« til »sur leur territoire respectif« og ordene »Directeur General« til »Directeur geeneral«. Artikel XXVII Artikel 27 bliver til artikel 30.

I den tyske tekst til Konventionens artikel 27, stk. 1, der bliver til artikel 30, stk. 1, ændres »um die reibungslose Austbung der Gerichtsbarkeit« til »um die ordnungsgemässe Rechtspflege« og »Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen« ændres til »Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen«, og i den engelske tekst i førnævnte stk. 1 ændres »in the present Convention« til »in this Convention«. Artikel XXVIII Artikel 28, der bliver til artikel 31, affattes således: »Artikel 31 Under udførelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency overholde internationale aftaler og nationale bestemmelser vedrørende adgang til samt overflyvning og sikring af de pågældende kontraherende parters territorium, og Agency skal træffe alle nødvendige forholdsregler til sikring af, at sådanne aftaler og bestemmelser overholdes.« Artikel XXIX Artikel 29, der bliver til artikel 32, affattes således: »Artikel 32 Under udførelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency give de kontraherende parter, som måtte ønske det, alle nødvendige oplysninger om de luftfartøjer, som Agency har kendskab til under udøvelsen af sine funktioner i forbindelse med den berørte kontraherende parts luftrum, således at de pågældende kontraherende parter kan kontrollere, om internationale aftaler og nationale bestemmelser følges.« Artikel XXX Artikel 30, der bliver til artikel 33, affattes således: »Artikel 33 De kontraherende parter anerkender, at det er nødvendigt for Agency at hvile økonomisk i sig selv, og forpligter sig til at stille de fornødne økonomiske midler til rådighed inden for de grænser og under de betingelser, der defineres af nærværende Konvention og Agency's statutter, der fremgår af Annex I.« Artikel XXXI Artikel 31, der bliver til artikel 34,

affattes således: »Artikel 34

1. Alle uoverensstemmelser, der måtte opstå mellem to eller flere kontraherende parter eller mellem en eller flere kontraherende parter og Organisationen om fortolkning, anvendelse eller gennemførelse af nærværende Konvention, herunder dens eksistens, gyldighed eller opsigelse, og som det ikke har været muligt at bilægge inden en frist på seks måneder ved direkte forhandling eller på anden måde, skal afgøres ved voldgift ved den permanente voldgiftsdomstol i Haag i overensstemmelse med de fakultative voldgiftsbestemmelser, der er fastsat for denne domstol.

2. Voldgiftsretten skal bestå af tre medlemmer.

3. Voldgift finder sted i Haag. Den permanente voldgiftsdomstols internationale kontor tjener som justitskontor og yder administrative tjenester i henhold til de direktiver, der gives af den permanente voldgiftsdomstol.

4. Den permanente voldgiftsdomstols kendelser er bindende for de involverede parter.« Artikel XXXII Artikel 32 og 33 ophæves. Artikel XXXIII Artikel 34, der bliver til artikel 37, affattes således: »Artikel 37 De kontraherende parter forpligter sig til at sikre Agency kontinuerlig adgang til de offentlige ydelser, der følger af gældende lovgivning, og som er nødvendige for de operationelle tjenesters korrekte udførelse.« Artikel XXXIV Artikel 35, der bliver til artikel 38, affattes således: »Artikel 38

1. Gyldigheden af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981, og senere ændret ved Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, forlænges for en ikke nærmere fastsat periode.

2. Når den således forlængede Konvention har været i kraft i tyve år, kan enhver kontraherende part opsiges den for sit eget vedkommende ved en skriftlig meddelelse herom til regeringen i Kongeriget Belgien, der underretter regeringerne i de andre kontraherende stater herom. Beslutningen om at opsiges Konventionen får gyldighed med udgangen af det år, hvor opsigelsen blev meddelt på betingelse af, at den særlige aftale, der omtales i stk. 3, er blevet indgået på dette tidspunkt. I mangel heraf træder opsigelsen i kraft på den dato, der fastsættes i nævnte særlige aftale.

3. Rettigheder og forpligtelser, herunder af økonomisk karakter for den kontraherende part, der for sit vedkommende opsiges Konventionen, skal fastsættes i en særlig aftale indgået mellem denne part og Organisationen.

Denne aftale skal godkendes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, idet den kontraherende part, der for sit vedkommende opsiges Konventionen, ikke deltager i afstemningen.

4. Organisationen kan opløses, hvis antallet af kontraherende parter indskrænkes til under 50% af de undertegnende parter i ovennævnte Protokol af 1997 under forbehold af, at der på Generalforsamlingen opnås enstemmighed af de afgivne stemmer.

5. Hvis Organisationen efter anvendelse af bestemmelserne i nærværende artikel opløses, skal den fortsætte med at eksistere som juridisk person, som angivet i artikel 4, indtil den er likvideret.« Artikel XXXV Efter artikel 34 indsættes en ny artikel 35, der affattes således: »Artikel 35

1. Uden præjudice for anvendelsen af bestemmelserne i Annex IV om inddrivelse af en route-afgifter skal alene de kontraherende parter have jurisdiktion til at påkende tvister, som kan opstå mellem Organisationen, repræsenteret ved Agency's Generaldirektør, og enhver fysisk eller juridisk person i forbindelse med Organisationens handlinger.

2. Uden præjudice for anvendelsen af bestemmelserne i Annex IV om inddrivelse af en route-afgifter skal sag anlægges på den kontraherende parts territorium;

(a) hvor sagsøgte har bopæl eller registreret kontor;

(b) hvor sagsøgte har forretningssted, såfremt hverken hans bopæl eller registrerede kontor er beliggende på en kontraherende parts territorium;

(c) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) og (b), hvor sagsøgte har aktiver;

(d) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) -(c), hvor EUROCONTROL har sit hovedkontor.«
Artikel XXXVI Artikel 36, der bliver til artikel 39, affattes således: »Artikel 39

1. Tiltrædelse af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981 og ved Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, foretaget af enhver stat, der ikke er undertegner af sidstnævnte Protokol, forudsætter, at Generalforsamlingen træffer beslutning herom ved enstemmighed af de afgivne stemmer.

2. Generalforsamlingens præsident underretter den stat, der ikke er undertegner, om beslutningen om at godkende tiltrædelsen.

3. Tiltrædelsesdokumentet deponeres hos Kongeriget Belgiens regering, som underretter regeringerne for de andre undertegnende og tiltrædende stater.

4. Tiltrædelse sker med virkning fra den første dag i den anden måned, der følger efter tiltrædelsesdokumentets deponering.« Artikel XXXVII Efter artikel 35 indsættes en ny artikel 36, der affattes således: »Artikel 36

1. Ændringer til bestemmelserne i Annex I om Agency's statutter og til bestemmelserne i artikel 16 -19 i Annex IV om en route-afgiftssystemet skal være gældende inden for de kontraherende parters territorium, såfremt de pågældende ændringer er foretaget i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Konvention.

2. Bestemmelserne i Annex III om skat og bestemmelserne i artikel 1-15 i Annex IV om en route-afgiftssystemet kan ikke ændres af Generalforsamlingen.

3. Hver kontraherende part skal være bundet af Annex IV for en periode af fem år regnet fra nærværende Konventions ikrafttræden. Perioden på fem år forlænges automatisk med perioder af fem år. En kontraherende part, der senest to år, inden den igangværende periode udløber, skriftligt har meddelt Generalforsamlingen, at den ikke ønsker perioden forlænget, skal ved udløbet af denne femårs-periode ikke længere være bundet af Annex IV.

4. Rettigheder og pligter for den kontraherende part, der udtræder, kan om nødvendigt fastsættes i en særlig aftale indgået mellem denne part og Organisationens. En sådan aftale skal godkendes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, idet den kontraherende part, der udtræder, ikke deltager i afstemningen.

5. Den kontraherende part, der ikke længere er bundet af Annex IV, kan når som helst skriftligt meddele Generalforsamlingen, at den på ny ønsker at blive bundet heraf. Den pågældende kontraherende part bindes på ny af Annex IV seks måneder regnet fra den dag, Generalforsamlingen træffer beslutning om at acceptere denne anmodning. Beslutningen, der træffes ved enstemmighed af de afgivne stemmer, træffes af de kontraherende parter, der deltager i det fælles system. Vedkommende kontraherende part skal være bundet af Annex IV for en periode af fem år regnet fra den dag, hvor den på ny blev bundet heraf. Denne periode forlænges automatisk under de samme betingelser som dem, der er angivet i stk. 3.« Artikel XXXVIII Efter artikel 39 indsættes en ny artikel 40, der affattes således: »Artikel 40

1. Tiltrædelse af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981 og ved Protokollen, åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, skal være åben for regionale, økonomisk integrerede organisationer på vilkår og betingelser, der fastsættes efter nærmere aftale mellem de kontraherende parter og de pågældende organisationer, af hvilke en eller flere af de undertegnende stater skal være medlemmer, idet de pågældende vilkår og betingelser skal fastsættes i en tillægsprotokol til Konventionen.

2. Tiltrædelsesdokumentet deponeres hos Kongeriget Belgiens regering, som underretter de andre

parter.

3. En regional, økonomisk integreret organisations tiltrædelse sker med virkning fra den første dag i den anden måned efter tiltrædelsesdokumentets deponering på betingelse af, at den i stk. 1 nævnte tillægsprotokol er trådt i kraft.« Artikel XXXIX Konventionens Annex I vedrørende Agency's statutter erstattes af Annex I til den konsoliderede version af teksten til Konventionen, der optages som bilag til Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997. Artikel XL Konventionens Annex II vedrørende Flyveinformationsregioner (Konventionens artikel 3) erstattes af Annex II til den konsoliderede version af teksten til Konventionen, der optages som bilag til Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997. Artikel XLI Annex III (Skattebestemmelser) til den konsoliderede version af teksten til Konventionen, der optages som bilag til Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, udgør Konventionens Annex III. Artikel XLII Annex IV (Bestemmelser angående det fælles en route-afgiftssystem) til den konsoliderede version af teksten til Konventionen, der optages som bilag til Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, udgør Konventionens Annex IV. BILAG 2 TILLÆGSPROTOKOL vedrørende erstatning af den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981 med de relevante bestemmelser i den konsoliderede tekst i den internationale EUROCONTROL Konvention vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, som ændret i Bruxelles i 1997, herunder Annex IV TILLÆGSPROTOKOL vedrørende erstatning af den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981 med de relevante bestemmelser i den konsoliderede tekst i den internationale EUROCONTROL Konvention vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, som ændret i Bruxelles i 1997, herunder Annex IV FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND, REPUBLIKKEN ØSTRIG, KONGERIGET BELGIEN, REPUBLIKKEN BULGARIEN, REPUBLIKKEN CYPERN, REPUBLIKKEN KROATIEN, KONGERIGET DANMARK, KONGERIGET SPANIEN, REPUBLIKKEN FRANKRIG, DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND, REPUBLIKKEN GRÆKENLAND, REPUBLIKKEN UNGARN, IRLAND, REPUBLIKKEN ITALIEN, STORHERTUGDØMMET LUXEM-BOURG, REPUBLIKKEN MALTA, FYRSTENDØMMET MONACO, KONGERIGET NORGE, KONGERIGET NEDERLANDENE, REPUBLIKKEN PORTUGAL, RUMÆNIEN, REPUBLIKKEN SLOVAKIET, REPUBLIKKEN SLOVENIEN, KONGERIGET SVERIGE, DEN SCHWEIZISKE KONFØDERATION, REPUBLIKKEN TJEKKIET, REPUBLIKKEN TYRKIET, herefter kaldet »de nationale kontraherende parter«, DEN EUROPÆISKE ORGANISATION FOR LUFTFARTENS SIKKERHED, herefter kaldet »EUROCONTROL«,

i betragtning af den internationale EUROCONTROL Konvention vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed, som ændret i Bruxelles i 1981, og særligt artikel 6, stk. 3, artikel 7, stk. 2, artikel 11 og artikel 12;

i betragtning af Beslutning Nr. 85/43 truffet af EUROCONTROL's Permanente Kommission angående indgåelsen af nærværende Tillægsprotokol; eftersom de nationale kontraherende parter denne dag undertegner en Protokol, der konsoliderer den internationale EUROCONTROL Konvention af

13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed med senere ændringer (herefter benævnt »Protokollen«); eftersom EUROCONTROL med de nationale kontraherende parter deltager i den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981 (herefter benævnt »den Multilaterale Aftale«);

eftersom Protokollen imidlertid kun er åben for undertegnelse af de nationale kontraherende parter og af en hvilken som helst anden stat indbudt til den Diplomatiske Konference, på hvilken den blev vedtaget, og en hvilken som helst anden stat, der af EUROCONTROL's Permanente Kommission har tilladelse til at undertegne den; eftersom Protokollen, når denne træder i kraft, i

medfør af artikel IV, ophæver den Multilaterale Aftale og erstatter den af de relevante bestemmelser i den konsoliderede tekst til Konventionen, der er vedlagt Protokollen, herunder dens Annex IV; eftersom en sådan indsætning kun er mulig med alle parter samtykke; har opnået enighed om følgende: Artikel 1 Med virkning fra ikrafttræden af Protokollen af 27. juni 1997, der konsoliderer den internationale EUROCONTROL Konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed med senere ændringer, ophæves den Multilaterale Aftale vedrørende en route-afgifter af 12. februar 1981.

Artikel 2

Regeringen i Kongeriget Belgien lader nærværende Tillægsprotokol registrere hos De Forenede Nationers Generalsekretær i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt og hos Rådet for den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) i overensstemmelse med artikel 83 i konventionen angående den internationale civile luftfart undertegnet i Chicago den 7. december 1944.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede befuldmægtigede efter fremvisning af behørigt godkendte fuldmagter undertegnet nærværende Tillægsprotokol.

UDFÆRDIGET i Bruxelles, den 27. juni 1997 på tysk, engelsk, bulgarsk, kroatisk, dansk, spansk, fransk, græsk, ungarsk, italiensk, hollandsk, norsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, svensk, tjekkisk og tyrkisk i eet originaleksemplar, der deponeres i regeringens arkiver i Kongeriget Belgien, som fremsender bekræftede kopier til de andre undertegnende stater. Den franske tekst skal have forrang i tilfælde af uoverensstemmelse mellem teksterne.

For Forbundsrepublikken Tyskland,
For Republikken Østrig,
For Kongeriget Belgien,
For Republikken Bulgarien,
For Republikken Cypern,
For Republikken Kroatien,
For Kongeriget Danmark,
For Kongeriget Spanien,
For Republikken Frankrig,
For Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland,
For Republikken Grækenland,
For Republikken Ungarn,
For Irland,
For Republikken Italien,
For Storhertugdømmet Luxembourg,
For Republikken Malta,
For Fyrstendømmet Monaco,
For Kongeriget Norge,
For Kongeriget Nederlandene,
For Republikken Portugal,
For Rumænien,
For Republikken Slovakiet,
For Republikken Slovenien,
For Kongeriget Sverige,
For Den Schweiziske Konføderation,
For Republikken Tjekkiet,
For Republikken Tyrkiet,

For EUROCONTROL.

BILAG 3

KONSOLIDERET VERSION, DER INKORPORERER DE AF DEN NUVÆRENDE KONVENTIONS TEKSTER, DER FORTSAT ER I KRAFT, TILLIGE MED ÆNDRINGERNE FORETAGET VED DEN DIPLOMATISKE KONFERENCE DEN 27. JUNI 1997

KONSOLIDERET TEKST TIL KONVENTIONEN

KONSOLIDERET VERSION, DER INKORPORERER DE AF DEN NUVÆRENDE KONVENTIONS TEKSTER, DER FORTSAT ER I KRAFT, TILLIGE MED ÆNDRINGERNE FORETAGET VED DEN DIPLOMATISKE KONFERENCE DEN 27. JUNI 1997

KONSOLIDERET TEKST TIL KONVENTIONEN

Artikel 1

1. For at opnå den harmonisering og integrering, der er nødvendig for at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem, er de kontraherende parter enige om at styrke samarbejdet og udvikle fælles aktiviteter inden for luftfart, idet der herved tages tilbørligt hensyn til forsvarsmæssige behov, og idet der sørges for den for alle luftrumsbrugere størst mulige frihed, der er forenelig med det krævede sikkerhedsniveau ved tilvejebringelsen af omkostningseffektive lufttrafiktjenester, og som, hvor dette er muligt, tager hensyn til behovet for at minimere enhver negativ miljøpåvirkning, både driftsmæssigt, teknisk og økonomisk. Disse mål søges tilgodeset uden at krænke princippet om hver stats fuldstændige suverænitet over luftrummet over sit eget territorium og hver stats kompetence til at udøve sine prærogativer med hensyn til sikkerhed og forsvar i sit nationale luftrum. De har således opnået enighed om

(a) at fastsætte en europæisk politik inden for lufttrafikstyring omfattende fastlæggelse af strategier og programmer, som har til formål, på en omkostningseffektiv måde, at udvikle den kapacitet, der er nødvendig for at opfylde alle civile og militære brugeres krav samtidig med, at det krævede sikkerhedsniveau opretholdes;

(b) at forpligte sig til at udarbejde specifikke mål med hensyn til rationelle og effektive lufttrafikstyringsoperationer i de flyveinformationsregioner, som er beskrevet i Annex II til nærværende Konvention, hvorved staterne, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i konventionen angående international civil luftfart, er blevet enige om at tilvejebringe lufttrafiktjenester uden at krænke principperne om fri luftfart i luftrum, der ikke er underlagt staternes suverænitet, således som de følger af konventioner, internationale aftaler og regler eller principper i folkeretten;

(c) at indføre et system for overvågning og resultatopfølgning for lufttrafikstyringen;

(d) at gennemføre en fælles plan for tilnærmelse og oprettelse af flyvesikringstjenester og luftfartsanlæg i Europa;

(e) at antage og anvende fælles normer og specifikationer;

(f) at harmonisere bestemmelser for lufttrafiktjenester;

(g) at udvikle den til rådighed værende kapacitet for at opfylde lufttrafikens krav og sikre den mest effektive udnyttelse ved i fællesskab at oprette, drive og udvikle et fælles lufttrafikreguleringssystem i Europa inden for rammerne af indførelsen af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(h) at fremme fælles tilvejebringelse af lufttrafiksystemer og -anlæg;

(i) at iværksætte en fælles politik for fastlæggelse og beregning af afgifter, som pålægges brugere af en route-flyvesikringsanlæg og -tjenesterne, herefter kaldet »en route-afgifter«;

(j) at iværksætte en procedure, der er adskilt fra de tjenesteydende funktioner, for multilateral udvikling og harmonisering af sikkerhedsbestemmelser på lufttrafikstyringsområdet inden for et

samlet flyvesikkerhedssystem;

(k) at deltage i udformningen, gennemførelsen og overvågningen af et globalt navigationssatellitsystem;

(l) at identificere nye muligheder for fælles aktioner inden for udformning, gennemførelse, overvågning eller drift af luftfartssystemer og -tjenester;

(m) i sammenhæng med et »gate-to-gate« koncept at udvikle en overordnet politik og en egnet og effektiv procedure for strategisk udformning og planlægning af ruter og luftrum.

2. Med det formål for øje opretter de herved en »europæisk organisation for luftfartens sikkerhed (EUROCONTROL)«, herefter benævnt »Organisationen«, som skal arbejde sammen med de nationale civile og militære myndigheder samt brugerorganisationerne. Organisationens skal bestå af tre institutioner:

(a) en Generalforsamling, der udgør den institution, der er ansvarlig for udformning og godkendelse af Organisationens generelle politik, herunder

(i) den fælles politik for en route-afgifter og Organisationens aktiviteter inden for andre afgiftsområder;

(ii) de resultatopfølgende og vurderende funktioner for Organisationens;

(iii) fastsættelse af Organisationens mål, herunder mål for standardisering, planlægning, resultater og sikkerhedsbestemmelser;

(iv) det tekniske og økonomiske valg af større rammeprogrammer for samarbejde;

(v) eksterne relationer med stater og organisationer og ansøgninger om tiltrædelse af nærværende Konvention;

(b) et Råd, der udgør den institution, der har til opgave at gennemføre Generalforsamlingens beslutninger og, i overensstemmelse med den kompetence, sidstnævnte tildeles, skal det træffe beslutning om alle de obligatoriske foranstaltninger, der retter sig imod og forpligter de kontraherende parter samt føre tilsyn med Agency's arbejde;

(c) et Agency, hvis statutter fremgår af Annex I til nærværende Konvention, der udgør den institution, der har til opgave at gennemføre Organisationens hverv i overensstemmelse med bestemmelserne i de følgende artikler i nærværende Konvention samt de hverv, der pålægges det af Generalforsamlingen eller Rådet, og som skal fremkomme med relevante forslag, og som skal udnytte de tekniske, finansielle og personalemæssige ressourcer for at nå de fastsatte mål.

3. Hovedsædet for Organisationens skal ligge i Bruxelles. Artikel 2

1. Organisationens er forpligtet til at udføre følgende hverv:

(a) at udarbejde og godkende detaljerede harmoniserings- og integreringsplaner for de kontraherende parters lufttrafiktjenester og -systemer, især flyvesikringssystemer installeret på jorden og i luften med henblik på at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(b) at koordinere de iværksættelsesplaner, der er udarbejdet af de kontraherende parter, således at der sikres en tilnærmelse henimod et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(c) at undersøge og på de kontraherende parters vegne koordinere de emner inden for luftfart, som er behandlet af den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) og andre berørte internationale organisationer, som beskæftiger sig med civil luftfart, og at koordinere og fremlægge ændringer eller forslag til disse organer;

(d) at definere, udforme, udvikle, godkende og tilrettelægge iværksættelsen af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(e) at udvikle og drive et fælles europæisk lufttrafikreguleringssystem i et fælles internationalt center inden for de rammer, der er beskrevet under

(d);

(f) at udarbejde, antage, undersøge og vurdere fælles standarder, specifikationer og praksis for lufttrafikstyringssystemer og lufttrafiktjenester;

(g) at udarbejde og godkende fremgangsmåder med henblik på iværksættelse af en strategi for fælles tilvejebringelse af lufttrafiksystemer og -anlæg;

(h) at koordinere de kontraherende parter forsknings- og udviklingsprogrammer i relation til ny teknik inden for luftfart, at indsamle og distribuere resultaterne heraf og i fællesskab fremme og gennemføre undersøgelser, forsøg og anvendt forskning samt teknisk udvikling på dette område;

(i) at oprette et uafhængigt system for resultatopfølgning, der inddrager alle aspekter vedrørende lufttrafikstyring, herunder politik og planlægning, sikkerhedsstyring i og omkring lufthavne og i luftrummet samt de finansielle og økonomiske aspekter vedrørende de ydede tjenester, og fastsætte mål, der inddrager alle disse aspekter;

(j) at undersøge og fremme foranstaltninger til forbedring af omkostningseffektiviteten inden for luftfart;

(k) at udarbejde og godkende fælles kriterier, fremgangsmåder og metoder, således at der sikres den størst mulige effektivitet og kvalitet af lufttrafikstyringssystemerne og lufttrafiktjenesterne;

(l) at udarbejde forslag med henblik på en harmonisering af de europæiske bestemmelser for lufttrafiktjeneste;

(m) at støtte effektivitetsforbedringer og fleksibilitet i benyttelsen af luftrummet mellem de civile og militære brugere;

(n) at udarbejde og godkende koordinerede eller fælles holdninger for at forbedre lufttrafikstyringen i og omkring lufthavne;

(o) at udarbejde og godkende fælles kriterier for udvælgelse og fælles holdninger for uddannelse, certificering og færdigheder for lufttrafiktjenestepersonel;

(p) at udvikle, oprette og drive elementerne i de fremtidige europæiske fælles systemer, som den betros af de kontraherende parter;

(q) at fastsætte, fakturere og opkræve en route-afgifter på vegne af de kontraherende parter, der deltager i det fælles en route-afgiftssystem under de betingelser, der er fastsat i Annex IV;

(r) at udarbejde og iværksætte procedurer for multilateral udvikling og harmonisering af sikkerhedsbestemmelser inden for lufttrafikstyringsområdet;

(s) at udføre alle andre hverv, der henhører under nærværende Konventions principper og mål.

2. På anmodning fra en eller flere af de kontraherende parter og på grundlag af en eller flere særlige aftaler indgået mellem Organisationen og de berørte kontraherende parter, kan Organisationen pålægges følgende hverv:

(a) at hjælpe sådanne kontraherende parter med planlægning, specifikation og oprettelse af lufttrafiksystemer og lufttrafiktjenester;

(b) at tilvejebringe og drive, helt eller delvis, lufttrafikanlæg og lufttrafiktjenester på sådanne kontraherende parter vegne;

(c) at hjælpe sådanne kontraherende parter med fastsættelse, fakturering og opkrævning af afgifter, som af dem pålægges brugere af flyvesikringstjenester, og som ikke er dækket af nærværende Konventions Annex IV.

3. Organisationen kan

(a) indgå særlige aftaler med ikke-kontraherende parter, der er interesserede i at deltage i udøvelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1;

(b) på anmodning fra ikke-kontraherende parter eller andre internationale organisationer på deres

vegne udføre ethvert andet hverv, der henhører under nærværende artikel, på grundlag af særlige aftaler indgået mellem Organisationens og vedkommende parter.

4. Organisationens skal så vidt muligt sørge for, at dens tjenesteydende funktioner, især dem, der fastsættes i medfør af artikel 2, stk. 1 (e), (g), (p) og (q), artikel 2, stk. 2, og artikel 2, stk. 3 (b), udøves uafhængigt af dens regelfastsættende funktioner.

5. For at lette udøvelsen af sine hverv kan Organisationens efter beslutning truffet af Generalforsamlingen oprette foretagender, der skal reguleres af særlige statutter, der enten er underlagt folkeretten eller en kontraherende parts nationale ret, eller erhverve majoritetsandele i sådanne foretagender. Artikel 3

1. Nærværende Konvention gælder for en route-flyvesikringstjenester og dertil knyttede indflyvnings- og lufthavnstjenester for lufttrafik i de flyveinformationsregioner, der er anført i Annex II.

2. (a) Enhver rettelse, som en kontraherende part ønsker at gennemføre i listen over sine flyveinformationsregioner, som anført i Annex II, skal beslutes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, hvis det resulterer i en ændring af grænserne for det samlede luftrum, der dækkes af nærværende Konvention.

(b) Enhver rettelse, som ikke resulterer i en sådan ændring, skal i alle tilfælde anmeldes til Organisationens af vedkommende kontraherende part.

3. For så vidt angår nærværende Konvention, omfatter udtrykket »lufttrafik« civile luftfartøjer og de militære, told- og politiluftfartøjer, som følger de procedurer, der er fastsat af den internationale organisation for civil luftfart. På grundlag af en særlig aftale, som fastsat i artikel 2, stk. 2 (b), kan en kontraherende part kræve, at udtrykket »lufttrafik« skal gælde for andre dele af lufttrafikken inden for dens territorium. Artikel 4 Organisationens er en juridisk person. Inden for de kontraherende parters territorium har den den mest omfattende retsevne, som juridiske personer er berettiget til i henhold til national lovgivning; den er bl.a. berettiget til at erhverve eller overdrage løsøre eller fast ejendom og til at anlægge retssag. Når bortses fra, hvad der ellers er foreskrevet i nærværende Konvention eller statutterne i Annex I, er den repræsenteret ved Agency, som handler i dens navn. Agency administrerer Organisationens ejendom. Artikel 5

1. Generalforsamlingen skal sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter på ministerplan. Hver kontraherende part kan udpege flere delegerede, især med henblik på at opnå repræsentation af såvel civile som forsvarsmæssige interesser. Hver kontraherende part har dog kun een stemme.

2. Rådet skal sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter på luftfartsdirektørplan. Hver kontraherende part kan udpege flere delegerede, især med henblik på at opnå repræsentation af såvel civile som forsvarsmæssige interesser. Hver kontraherende part har dog kun een stemme.

3. I spørgsmål vedrørende det fælles en route-afgiftssystem skal Generalforsamlingen og Rådet sammensættes af repræsentanter fra de kontraherende parter, der deltager i det fælles en route-afgiftssystem under de i Annex IV omtalte betingelser.

4. De repræsentanter for internationale organisationer, der kan bidrage til Organisationens arbejde, skal i nødvendigt omfang opfordres af Generalforsamlingen eller af Rådet til som observatører at deltage i Organisationens organer. Artikel 6

1. Generalforsamlingen træffer beslutninger for så vidt angår de kontraherende parter, Rådet og Agency, herunder i de i artikel 1, stk. 2 (a), anførte tilfælde. Herudover skal Generalforsamlingen

(a) udnævne Generaldirektøren for Agency efter indstilling fra Rådet;

(b) give tilladelse til forelæggelse af sager på vegne af Organisationens for den permanente voldgiftsdomstol i Haag i de i artikel 34 anførte tilfælde;

(c) fastsætte principperne for driften af det fælles europæiske lufttrafikreguleringssystem, som omtalt i artikel 2, stk. 1 (e);

(d) godkende ændringer til Annex I i overensstemmelse med de afstemningsregler, der er anført i artikel 8, stk. 1;

(e) godkende ændringer til Annex II og IV i overensstemmelse med de afstemningsregler, der er anført i artikel 8, stk. 3;

(f) regelmæssigt gennemgå Organisationens hverv.

2. Med henblik på at formulere den fælles politik vedrørende en route-afgifter skal Generalforsamlingen bl.a.

(a) fastsætte de principper, der vedrører de omkostninger, der af de kontraherende parter og Organisationen kan pålægges brugerne for de en route-luftfartsanlæg og -tjenester, der stilles til deres rådighed;

(b) fastsætte formlen for beregning af en route-afgifter;

(c) fastsætte de principper, der finder anvendelse med hensyn til fritagelse for en route-afgifter, og kan desuden beslutte, at for visse kategorier af flyvninger, der således fritages for betaling af en route-afgifter, der henhører under Annex IV, kan omkostninger pådraget i forbindelse med luftfartsanlæg og -tjenester opkræves direkte af de kontraherende parter;

(d) godkende Rådets rapporter vedrørende en route-afgifter.

3. Generalforsamlingen kan

(a) forelægge enhver sag, der hører under dens kompetence, til undersøgelse for Rådet;

(b) i nødvendigt omfang delegerer kompetence til Rådet med henblik på at træffe beslutninger i sager, der hører under dens generelle kompetence, som anført i artikel 1, stk. 2 (a);

(c) oprette andre støtteorganer, som den måtte finde nødvendig. Artikel 7

1. I medfør af den kompetence, som nærværende Konvention giver Rådet, kan det træffe beslutninger angående de kontraherende parter vedrørende de i artikel 2, stk. 1, nævnte hverv.

2. I medfør af den tilsynsmyndighed, som nærværende Konvention pålægger Rådet at udøve i forhold til Agency,

(a) skal det efter konsultationer med de repræsentative organisationer for luftrumsbrugere og lufthavne, der er anerkendt af Rådet, godkende Agency's etårige og femårige arbejdsprogrammer, som Agency forelægger det med henblik på udførelse af de i artikel 2 nævnte hverv, samt den femårige finansielle plan og budgettet, herunder de finansielle forpligtelser, Agency's aktivitetsrapport og de forelagte rapporter i medfør af artikel 2, stk. 2

(c), artikel 10, stk. 3 og artikel 11, stk. 1 i Agency's statutter;

(b) skal det godkende de principper, der styrer Agency's generelle struktur;

(c) skal det føre tilsyn med Agency's aktiviteter inden for luftfartsafgiftsområdet;

(d) skal det efter rådførelse med de repræsentative organisationer for luftrumsbrugere og lufthavne, der er anerkendt af Rådet, fastsætte de generelle driftsbetingelser for det fælles europæiske lufttrafikreguleringssystem omtalt i artikel 2, stk. 1(e) under behørigt hensyn til de prerogativer, staterne udøver med hensyn til deres luftrumsregulering. Disse generelle betingelser skal blandt andet fastsætte de regler, der skal anvendes, samt procedurerne for konstatering af manglende overholdelse af reglerne;

(e) skal det udstede direktiver til Agency efter gennemgang af Agency's regelmæssige rapporter, eller når det anses for nødvendigt for gennemførelse af de opgaver, som er pålagt Agency, og godkende ordninger for samarbejde mellem Agency og de pågældende nationale organisationer for at gøre det muligt for Agency at forberede egnede forslag;

(f) skal det på forslag fra Generaldirektøren udpege det rådgivende revisionsfirma, der skal yde bistand til revisionsudvalget i gennemgangen af samtlige indtægts- og udgiftskonti;

(g) kan det anmode om, at Agency's afdelinger bliver gjort til genstand for administrative og

tekniske inspektioner;

(h) skal det give Generaldirektøren discharge vedrørende administration af budgettet;

(i) skal det godkende Generaldirektørens udnævnelse af Agency's direktører;

(j) skal det godkende Generaldirektørens statut, de administrative personalevedtægter, regnskabsbestemmelser og kontraktsbestemmelser;

(k) kan det give tilladelse til Agency's optagelse af forhandlinger angående de i artikel 2 omtalte særlige aftaler, godkende de af Agency forhandlede aftaler, inden de forelægges til godkendelse for Generalforsamlingen eller indgå dem, hvis det i medfør af bestemmelserne i artikel 13, stk. 3 har fået kompetence hertil;

(l) skal det godkende bestemmelser om databeskyttelse;

(m) skal det under udførelse af de opgaver, der er nævnt i artikel 2, stk.

1 (f), fastsætte de regler og procedurer, der skal finde anvendelse på standarder, specifikationer og praksis i forbindelse med lufttrafikstyringssystemer og -tjenester.

3. Rådet skal nedsætte en kommission, der skal overvåge og vurdere gennemførelsen af de fælles beslutninger («Performance Review Commission») og en kommission, der skal varetage de flyvesikkerhedsmæssige aspekter («Safety Regulation Commission»). Disse kommissioner skal tage initiativ til fremsættelse af relevante forslag til Rådet og modtage administrativ støtte og assistance fra Agency's tjenester, og de skal have den fornødne grad af uafhængighed, som kræves for at udøve deres funktioner.

4. Rådet skal nedsætte en permanent komite til varetagelse af den civile/militære koordination («Civil/Military Interface Standing Committee»).

5. Rådet skal nedsætte et revisionsudvalg («Audit Board»), som det kan delegerer opgaver til, og som det inden for præcist fastsatte rammer endvidere kan delegerer beslutningskompetence til.

6. Rådet kan få bistand fra andre komiteer inden for Organisationens andre aktivitetsområder.

7. Rådet kan delegerer opgaver og inden for præcist fastsatte rammer endvidere delegerer beslutningskompetence til den permanente komite til varetagelse af den civile/militære koordination («Civil/Military Interface Standing Committee») og til enhver komite, der nedsættes efter Konventionens ikrafttræden. Sådant delegation af opgaver eller beslutningskompetence er ikke til hinder for, at Rådet selv til enhver tid kan beskæftige sig med en hvilken som helst sag som en del af dets generelle tilsynsmyndighed. Artikel 8

1. De afgørelser, der træffes af Generalforsamlingen, for så vidt angår de kontraherende parter, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (a), og artikel 6, stk. 1, 1. punktum, eller de afgørelser, der træffes af Rådet især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (b), og artikel 7, stk. 1, træffes ved flertal af de afgivne stemmer forudsat, at dette flertal repræsenterer mindst tre fjerdedele af de afgivne vægtede stemmer i henhold til den vægtning, der er fastsat i artikel 11, og mindst tre fjerdedele af de kontraherende parter, der afgiver stemmer. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, som træffes om de forhold, der er nævnt i artikel 2, stk. 1 (i), (p), (r) og (s), artikel 2, stk. 5, artikel 6, stk. 1 (a), (c) og (d), artikel 6, stk. 2, artikel 6, stk.

3 (b), artikel 7, stk. 2 (d), (j) og (k), artikel 7, stk. 3, artikel 7, stk. 6, og artikel 7, stk. 7, artikel 12, artikel 13, stk. 2 og stk. 3. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, der træffes i medfør af artikel 3 i Annex IV. Ved fastsættelse af enhedsrater, tariffer og anvendelsesbestemmelser for en route-afgiftssystemet omtalt i artikel 3 (c) i Annex IV gælder en afgørelse ikke for en kontraherende part, der har stemt imod afgørelsen, og som har valgt ikke at følge denne. I sådanne tilfælde skal den pågældende kontraherende part fremsætte en erklæring med sine begrundelser herfor og kan ikke fravige den fælles politik, som angivet i artikel 6, stk. 2.

2. De afgørelser, der træffes af Generalforsamlingen, for så vidt angår Agency, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (a) og (c), og artikel 6, stk. 1, 1. punktum, eller de afgørelser, der træffes af Rådet, især på grundlag af artikel 1, stk. 2 (b) og (c), træffes ved flertal af de afgivne stemmer, forudsat at

dette flertal repræsenterer mere end halvdelen af de afgivne vægtede stemmer i henhold til den vægtning, der er fastsat i artikel 11, og mere end halvdelen af de kontraherende parter, der afgiver stemmer. I sager af særlig vigtighed, og forudsat at mindst en tredjedel af de kontraherende parter, der har stemmeret, kræver det, skal flertallet repræsentere mindst tre fjerdedele af de afgivne vægtede stemmer i stedet for halvdelen. Denne regel finder ligeledes anvendelse ved afgørelser, der træffes om de forhold, der er nævnt i artikel 6, stk. 1 (b), artikel 6, stk. 3 (a), artikel 7, stk. 2 (a)-(c), og artikel 7, stk. 2 (e)-(i), (l) og (m), artikel 9, stk. 2, og artikel 10, stk. 2.

3. Afgørelser træffes dog ved enstemmighed af de afgivne stemmer, for så vidt angår de i artikel 39 nævnte anmodninger om optagelse i Organisationen; ændringer til Annex II, med undtagelse af de tilfælde, der er omtalt i artikel 3, stk. 2 (b); ændringer til Annex IV; og fastsættelse af betingelserne for udtrædelse eller tiltrædelse, som nævnt i artikel 36, stk.

4 og stk. 5, artikel 38, stk. 3 og stk. 4.

4. Generalforsamlingens og Rådets afgørelser er bindende for de kontraherende parter og Agency under forbehold af bestemmelserne i artikel 9.

Artikel 9

1. Hvis en af de kontraherende parter meddeler Generalforsamlingen eller Rådet, at overordnede nationale hensyn, der vedrører nationale forsvars- eller sikkerhedsinteresser forhindrer den i at handle i overensstemmelse med en afgørelse, der er truffet ved flertal af de afgivne stemmer på de betingelser, der er fastsat i artikel 8, stk. 1, kan den fravige denne afgørelse under forudsætning af, at den for Generalforsamlingen eller Rådet fremlægger en redegørelse for grundene hertil og en erklæring, der angiver, hvorvidt

(a) fravigelsen drejer sig om et spørgsmål af en sådan art, at der ikke er nogen indsigelse imod, at afgørelsen får virkning for de andre kontraherende parter, idet det præciseres, hvorvidt den pågældende kontraherende part ikke følger afgørelsen eller kun følger den delvis;

(b) fravigelsen drejer sig om et spørgsmål af så stor betydning for forsvarsmæssige og sikkerhedsmæssige nationale hensyn, at afgørelsen slet ikke må gennemføres, uden at der træffes endnu en afgørelse i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er fastsat i stk. 2 (b).

2. (a) I tilfælde af, at de i stk. 1 (a) anførte foranstaltninger anvendes, skal Generaldirektøren mindst een gang om året over for Generalforsamlingen eller Rådet redegøre for arbejdet henimod, at ingen kontraherende part fraviger.

(b) I tilfælde af, at de i stk. 1 (b) anførte foranstaltninger anvendes, sættes gennemførelsen af afgørelsen i bero, og inden for en nærmere fastsat frist forelægges den for Generalforsamlingen til fornyet afgørelse, selv om den første afgørelse er truffet af Rådet. Hvis den anden afgørelse på grundlag af en fornyet gennemgang stadfæster den første afgørelse, kan en kontraherende part fravige denne under de i stk. 1 (a) fastsatte betingelser. Generalforsamlingen skal revurdere den første afgørelse inden for en frist, der ikke må overstige et år.

3. I tilfælde af krig eller konflikt kan ingen af de berørte kontraherende parters handlefrihed berøres af bestemmelserne i nærværende Konvention. Det samme princip skal være gældende i tilfælde af krise eller national undtagelsestilstand. Specielt kan hver kontraherende part midlertidigt overtage ansvaret, helt eller delvis, for lufttrafik tjenesterne i dets luftrum, hvor det udøver kontrol, når der er overordnede nationale hensyn, særlig inden for forsvarsområdet, der taler herfor. Opbygningen af et europæisk lufttrafikstyringssystem skal gøre en effektiv genovertagelse af disse tjenester mulig i overensstemmelse med de kontraherende parters behov.

Artikel 10

1. Hver kontraherende parts årlige bidrag til budgettet fastsættes for hvert finansår efter følgende formel:

(a) de første 30% af de kontraherende parters samlede bidrag beregnes i forhold til værdien af den kontraherende parts bruttonationalprodukt som defineret i stk. 2;

(b) de følgende 70% af de kontraherende parters samlede bidrag beregnes i forhold til værdien af den kontraherende parts en route-facilitets-omkostningsgrundlag som defineret i stk. 3.

2. Det bruttonationalprodukt, der benyttes til beregningerne, indhentes fra den af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling udarbejdede statistik - eller, hvis dette ikke er muligt, fra et andet organ, der yder tilsvarende garantier, og som udpeges efter beslutning fra Rådet - ved at beregne det aritmetiske gennemsnit for de sidste tre år, for hvilke de statistiske data foreligger. Værdien af bruttonationalproduktet beregnes på grundlag af faktoromkostninger og løbende priser udtrykt i europæiske regningsenheder.

3. Det en route-facilitets-omkostningsgrundlag, der benyttes til beregningerne, skal være omkostningsgrundlaget for det år, der ligger to år forud for vedkommende finansår. Artikel 11

1. Den vægtning, der er angivet i artikel 8, skal fastsættes efter følgende tabel: En kontraherende parts årlige bidrag som en Antal procentdel af de samlede årlige bidrag for stemmer alle kontraherende parter

Mindre end 1%	1	Fra 1 til mindre end 2%	2	Fra 2 til mindre end 3%	3	Fra 3 til mindre end 4 1/2%	4
Fra 4 1/2 til mindre end 6%	5	Fra 6 til mindre end 7 1/2%	6	Fra 7 1/2 til mindre end 9%	7	Fra 9 til mindre end 11%	8
Fra 11 til mindre end 13%	9	Fra 13 til mindre end 15%	10	Fra 15 til mindre end 18%	11	Fra 18 til mindre end 21%	12
Fra 21 til mindre end 24%	13	Fra 24 til mindre end 27%	14	Fra 27 til mindre end 30%	15	30%	16

2. Stemmetallene skal fastsættes første gang med virkning fra ikrafttrædelsesdatoen for Protokollen, åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, i henhold til ovenstående tabel og i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 10, som fastsætter de årlige bidrag fra de kontraherende parter til Organisationens budget.

3. Ved en stats tiltrædelse skal der foretages genfastsættelse af de kontraherende parters stemmetal efter samme fremgangsmåde.

4. Stemmetallene skal genfastsættes hvert år i overensstemmelse med ovennævnte bestemmelser. Artikel 12 Generalforsamlingen og Rådet skal selv fastsætte deres forretningsorden, der bl.a. skal indeholde regler for valg af præsident og vicepræsident og regler for anvendelse af procedurer ved afstemning og beslutningsdygtighed.

Artikel 13

1. Organisationen skal opretholde sådanne forbindelser til stater og andre internationale organisationer, som er nødvendige for at opfylde dens mål.

2. Generalforsamlingen skal, uden præjudice for bestemmelserne i artikel 7, stk. 2 (k), stk. 3, i nærværende artikel og artikel 15, være bemyndiget til på Organisationens vegne at indgå de særlige aftaler, der er nødvendige for at gennemføre de opgaver, der er anført i artikel 2.

3. På forslag fra Rådet kan Generalforsamlingen betro Rådet at indgå de særlige aftaler, der er nødvendige for at gennemføre de opgaver, der er nævnt i artikel 2. Artikel 14 De særlige aftaler, som er nævnt i artikel 2, skal fastlægge aftaleparternes respektive opgaver, rettigheder og forpligtelser sammen med de økonomiske forhold, og de skal fastlægge de foranstaltninger, der skal gennemføres. Sådanne aftaler kan forhandles af Agency i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7, stk. 2 (k). Artikel 15 Inden for de rammer, der af Rådet er givet i direktiverne, kan Agency etablere de forbindelser, der er nødvendige for koordinering af lufttrafik og for Agency's virksomhed, med de fornødne offentlige eller private

tekniske tjenester fra de kontraherende parter, fra ikke-kontraherende parter eller fra internationale organisationer. Til det formål kan der af Agency i Organisationens navn indgås aftaler af ren administrativ, teknisk eller kommerciel art, for så vidt som de er nødvendige for Agency's virksomhed og på betingelse af, at Agency informerer Rådet herom. Artikel 16

1. Almenvellets interesser anerkendes i nødvendigt omfang i overensstemmelse med national lovgivning og med de konsekvenser, der følger af sådan lovgivning om ekspropriation til gavn for almenvellet, for så vidt angår erhvervelse af fast ejendom, der er nødvendig for placering af Organisationens anlæg, og med forbehold af vedkommende regerings indforståelse. Med det formål at erhverve sådan ejendom kan ekspropriationsforretning til gavn for almenvellet iværksættes af vedkommende stats kompetente myndigheder under iagttagelse af vedkommende stats nationale lovgivning, forudsat at det ikke er muligt at træffe mindelig aftale herom.

2. I det omfang, proceduren beskrevet i stk. 1 ikke forefindes inden for en kontraherende parts territorium, kan Organisationen udnytte sådanne procedurer for tvangsopkøb, som kan anvendes til gavn for civil luftfart og telekommunikation.

3. De kontraherende parter anerkender, at Organisationen, når det drejer sig om anlæg og tjenester etableret på dens vegne på deres respektive territorier, er berettiget til at drage fordel af anvendelsen af national lovgivning, hvad angår sådanne begrænsninger i rettighederne for ejere af fast ejendom, som kan være til gavn for almenvellet i relation til nationale tjenester med det samme formål, og i særdeleshed hvad angår servitutter.

4. Organisationen afholder udgifterne som følge af anvendelsen af denne artikels bestemmelser, inkl. erstatning, der skal betales i henhold til lovgivning i den stat, på hvis territorium ejendommen er beliggende. Artikel 17 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency følge de bestemmelser, der er gældende inden for de kontraherende parters territorium og i det luftrum, for hvilket de er blevet pålagt tilvejebringelse af lufttrafiktjeneste i henhold til internationale aftaler, hvori de er part. Artikel 18 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency inden for den kompetence, der er tildelt lufttrafiktjenesterne, give alle fornødne instruktioner til luftfartøjscheferne. Luftfartøjscheferne skal være forpligtet til at følge disse instruktioner, medmindre der efter de bestemmelser, der er nævnt i den foregående artikel, er tale om force majeure. Artikel 19

1. Under udførelsen af de hverv, som er nævnt i artikel 2, stk. 1 (e), skal Organisationen i overensstemmelse med de generelle bestemmelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2 (d), træffe de nødvendige reguleringsforanstaltninger og meddele dem til luftfartøjsbrugere og vedkommende lufttrafiktjenester. De kontraherende parter skal sikre, at luftfartøjsbrugere, luftfartøjschefer og de ansvarlige lufttrafiktjenester overholder disse, medmindre de af tvingende sikkerhedsmæssige grunde er forhindret heri.

2. En kontraherende parts lufttrafiktjenesters overholdelse af de generelle bestemmelser eller af de i stk. 1 nævnte reguleringsforanstaltninger sker udelukkende på den pågældende kontraherende parts ansvar.

3. På anmodning fra Organisationen kan der i tilfælde af en luftfartøjsbrugers eller luftfartøjschef's manglende overholdelse af de generelle bestemmelser eller af de i stk. 1 nævnte reguleringsforanstaltninger indledes strafforfølgning mod den pågældende lovovertræder

(a) af den kontraherende part på det sted på dens territorium, hvor den manglende overholdelse er konstateret;

(b) af Organisationen i overensstemmelse med de værnetingsregler, der er angivet i artikel 35, hvis den kontraherende part, på hvis territorium proceduren skal iværksættes, er enig heri.

4. De kontraherende parter er forpligtede til i deres nationale lovgivninger at inkorporere bestemmelser, der sikrer overholdelse af de generelle bestemmelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2

(d). Artikel 20 Under udførelsen af de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, som er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal overtrædelser af luftfartslovgivningen begået i det luftrum, hvor Agency udfører disse hverv, optages til rapport af medarbejdere, der af Agency er blevet bemyndiget til dette formål, uden præjudice for den ret i nationallovgivningen, som de kontraherende parter embedsmænd har til at indberette overtrædelser af samme karakter. De rapporter, der nævnes ovenfor, skal have samme status ved nationale domstole som de indberetninger, der foretages af nationale embedsmænd, der er bemyndiget til at indberette overtrædelser af samme karakter. Artikel 21

1. Distribution af publikationer og andet informationsmateriale, som sendes fra eller til Organisationen i forbindelse med dens officielle aktiviteter, må ikke begrænses på nogen måde.

2. For dens officielle kommunikation og oversendelse af alle dens dokumenter skal Organisationen nyde en behandling, der ikke er mindre favorabel end den, der er tiltrådt af hver kontraherende part for sammenlignelige internationale organisationer. Artikel 22

1. Inden for de kontraherende parter territorier fritages Organisationen for enhver form for afgifter, skat og gebyrer med hensyn til dens oprettelse, dens opløsning eller dens likvidation.

2. Den fritages for enhver form for afgifter, skat og gebyrer, som er en følge af erhvervelse af fast ejendom, der er nødvendig for, at den kan udføre sit hverv.

3. Den fritages for alle direkte skatter, der kan tilskrives den selv, samt dens ejendom, aktiver og indkomst.

4. Den fritages for alle indirekte skattemæssige byrder, der er en følge af oprettelse af lån, og hvortil påligning kan overvæltet til Organisationen.

5. Den fritages for enhver form for beskatning af ekstraordinær eller diskriminerende art.

6. De fritagelser, der er forudsat i denne artikel, gælder ikke for skatter og afgifter, der opkræves som betaling for forbrugsafgifter for ydelser fra det offentlige. Artikel 23

1. Organisationen fritages for enhver form for told og skatter eller afgifter med lignende virkning bortset fra afgifter for ydede tjenester, og er undtaget enhver form for import- eller eksportforbud eller restriktion med hensyn til materialer, udstyr, forsyninger og andre artikler, der importeres til tjenestebrug for Organisationen og er bestemt til Organisationens bygninger og anlæg eller til dens virksomhed.

2. Varer, der importeres, må ikke sælges, udlånes eller overdrages, hvadenten det er vederlagsfrit eller mod betaling, inden for den kontraherende parts territorium, hvortil de er indført, medmindre det sker på de betingelser, der er fastsat af den berørte kontraherende parts regering.

3. Enhver kontrolforanstaltning, der anses for hensigtsmæssig, kan træffes for at sikre, at de materialer, udstyr, forsyninger og andre artikler nævnt i stk. 1, og importeret til Organisationen virkelig er leveret til Organisationen og brugt til dens officielle bygninger og anlæg eller til dens virksomhed.

4. Organisationen fritages for enhver form for told og undtages enhver form for import- eller eksportforbud eller restriktion med hensyn til de publikationer, der falder inden for rammerne af artikel 13 i de som bilag optagne statutter. Artikel 24

1. Organisationen må besidde alle former for valuta og have konti i alle former for valuta, for så vidt som det er nødvendigt for udførelsen af de transaktioner, der er krævet af dens forehavende.

2. I overensstemmelse med de betingelser, der er foreskrevet i gældende nationale bestemmelser og internationale aftaler påtager de kontraherende parter sig at give Organisationen de nødvendige tilladelser til alle kapitaloverførsler, som er en nødvendig følge af Organisationens etablering og aktivitet, herunder oprettelse og afbetaling af lån, når oprettelse af sådanne lån er blevet bevilget af den berørte parts regering. Artikel 25

1. Agency kan bede om bistand fra kvalificerede personer, som er statsborgere hos de kontraherende parter.

2. Organisationens ansatte og de familiemedlemmer, der er en del af deres husstand, skal nyde samme fritagelse fra forholdsregler til begrænsning af immigration og regler vedrørende registrering af udlændinge, som generelt tildeles ansatte i sammenlignelige internationale organisationer.

3. (a) Organisationen skal under en international krise give Organisationens ansatte og de familiemedlemmer, der er en del af deres husstand samme hjemsendelsesmuligheder som ansatte i andre internationale organisationer.

(b) Bestemmelserne nævnt under pkt. (a) påvirker ikke de ansattes forpligtelser over for Organisationen.

4. Der må ikke fraviges fra bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2, medmindre hensyn til almenvellets interesse, almenvellets sikkerhed og almenvellets sundhedstilstand retfærdiggør sådan fravigelse.

5. Organisationens ansatte

(a) fritages, bortset fra de afgifter, der pålægges ydede tjenester, for told og afgifter ved indførsel af deres personlige ejendele, løsøre og andre husholdningsgenstande, som ikke er nye, og som de medbringer hjemmefra, når de første gang bosætter sig i pågældende territorium, og ved udførsel af disse samme genstande og løsøre, når de forlader tjenesten;

(b) kan ved tiltrædelse af tjeneste i en hvilken som helst kontraherende parts territorium toldfrit indføre deres private bil for en midlertidig periode og derefter, dog ikke senere end ved ophør af deres tjenesteperiode, genudføre samme bil toldfrit, dog i begge tilfælde under forbehold af de bestemmelser, der skønnes nødvendige i hvert enkelt tilfælde af den berørte parts regering;

(c) nyder fuld immunitet med hensyn til deres officielle papirer og dokumenter.

6. De kontraherende parter har ikke pligt til at privilegere deres egne statsborgere som anført i stk. 5 (a) og (b).

7. Udover de privilegier, fritagelser og muligheder, der indrømmes Organisationens ansatte, nyder Generaldirektøren for Agency retslig immunitet med hensyn til handlinger, herunder mundtlige såvel som skriftlige, som han udfører under udøvelsen af sine hverv; denne immunitet gælder ikke for færdselsforseelser eller for skade forvoldt af et motorkøretøj, der tilhører eller føres af ham.

8. De berørte regeringer skal tage alle nødvendige forholdsregler for at sikre uhindret overførsel af nettolønninger. Artikel 26 De kontraherende parters repræsentanter nyder fuld immunitet med hensyn til deres officielle papirer og dokumenter, når de udfører deres hverv, samt når de er på rejse til og fra et mødested. Artikel 27 Som følge af egen social sikringsordning fritages Organisationen, Generaldirektøren og Organisationens personale for bundne indskud i nationale sociale sikringsordninger uden præjudice for de ordninger mellem Organisationen og de kontraherende parter, der består ved ikrafttræden af Protokollen, åbnet for undertegnelse i 1997 i Bruxelles. Artikel 28

1. Organisationens ansvar i kontraktforhold bestemmes af den lovgivning, der finder anvendelse på vedkommende kontrakt.

2. Med hensyn til ansvar uden for kontraktforhold betaler Organisationen erstatning for skade forvoldt ved uagtsomhed af dens institutioner eller dens ansatte under udøvelse af deres hverv, for så vidt som skaden kan tilskrives dem. Den foregående bestemmelse udelukker ikke retten til anden erstatning efter de kontraherende parters nationale lovgivning. Artikel 29

1. (a) Organisationens anlæg er ukrænkelige. Organisationens ejendom og aktiver skal fritages for enhver form af beslaglæggelse, ekspropriation eller konfiskation.

(b) Organisationens arkiver og alle dens officielle papirer og dokumenter er ukrænkelige, hvor som helst de måtte befinde sig.

2. Der kan ikke foretages arrest eller udlæg i Organisationens ejendom og aktiver uden efter retslig afgørelse. Sådant retslig afgørelse kan kun træffes under forudsætning af, at Organisationen er blevet rimeligt underrettet om det pågældende retsskridt og af, at den har fået lejlighed til at varetage sit forsvar. Dog kan der hverken foretages arrest eller udlæg i Organisationens anlæg.

3. For dog at kunne foretage retslige undersøgelser og for at sikre fuldbyrdelse af retslige afgørelser inden for staternes respektive territorier, skal de behørig myndigheder for den stat, hvori Organisationen har sit hovedsæde, og for andre stater, hvori Organisationens anlæg og aktiver er beliggende, have adgang til sådanne anlæg og arkiver efter at have informeret Agency's Generaldirektør herom. Artikel 30

1. Organisationen skal til enhver tid samarbejde med de kontraherende parter behørig myndigheder for at muliggøre ordentlig anvendelse af gældende ret, for at sikre overholdelse af bestemmelser udstedt af politiet og for at forhindre ethvert misbrug, som privilegier, immunitet, fritagelse eller andre muligheder nævnt i nærværende Konvention måtte give anledning til.

2. Organisationen skal, så vidt det er muligt, hjælpe med til, at offentlige arbejder kan udføres inden for eller i nærheden af enhver fast ejendom, der er tildelt den for brug inden for de kontraherende parter territorier. Artikel 31 Under udførelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency overholde internationale aftaler og nationale bestemmelser vedrørende adgang til samt overflyvning og sikring af de pågældende kontraherende parter territorium, og Agency skal træffe alle nødvendige forholdsregler til sikring af, at sådanne aftaler og bestemmelser overholdes. Artikel 32 Under udførelsen af de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 1 (e), samt hvor det er relevant, i de hverv, der er anført i artikel 2, stk. 2 (b), skal Agency give de kontraherende parter, som måtte ønske det, alle nødvendige oplysninger om de luftfartøjer, som Agency har kendskab til under udøvelsen af sine funktioner i forbindelse med den berørte kontraherende parts luftrum, således at de pågældende kontraherende parter kan kontrollere, om internationale aftaler og nationale bestemmelser følges. Artikel 33 De kontraherende parter anerkender, at det er nødvendigt for Agency at hvile økonomisk i sig selv, og forpligter sig til at stille de fornødne økonomiske midler til rådighed inden for de grænser og under de betingelser, der defineres af nærværende Konvention og Agency's statutter, der fremgår af Annex I. Artikel 34

1. Alle uoverensstemmelser, der måtte opstå mellem to eller flere kontraherende parter eller mellem en eller flere kontraherende parter og Organisationen om fortolkning, anvendelse eller gennemførelse af nærværende Konvention, herunder dens eksistens, gyldighed eller opsigelse, og som det ikke har været muligt at bilægge inden en frist på seks måneder ved direkte forhandling eller på anden måde, skal afgøres ved voldgift ved den permanente voldgiftsdomstol i Haag i overensstemmelse med de fakultative voldgiftsbestemmelser, der er fastsat for denne domstol.

2. Voldgiftsretten skal bestå af tre medlemmer.

3. Voldgift finder sted i Haag. Den permanente voldgiftsdomstols internationale kontor tjener som justitskontor og yder administrative tjenester i henhold til de direktiver, der gives af den permanente voldgiftsdomstol.

4. Den permanente voldgiftsdomstols kendelser er bindende for de involverede parter. Artikel 35

1. Uden præjudice for anvendelsen af bestemmelserne i Annex IV om inddrivelse af en route-afgifter skal alene de kontraherende parter have jurisdiktion til at påkende tvister, som kan opstå mellem Organisationen, repræsenteret ved Agency's Generaldirektør, og enhver fysisk eller juridisk person i forbindelse med Organisationens handlinger.

2. Uden præjudice for anvendelsen af bestemmelserne i Annex IV om inddrivelse af en route-afgifter skal sag anlægges på den kontraherende parts territorium;

(a) hvor sagsøgte har bopæl eller registreret kontor;

(b) hvor sagsøgte har forretningssted, såfremt hverken hans bopæl eller registrerede kontor er

beliggende på en kontraherende parts territorium;

(c) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) og (b), hvor sagsøgte har aktiver;

(d) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) -(c), hvor EUROCONTROL har sit hovedkontor.

Artikel 36

1. Ændringer til bestemmelserne i Annex I om Agency's statutter og til bestemmelserne i artikel 16 -19 i Annex IV om en route-afgiftssystemet skal være gældende inden for de kontraherende parters territorium, såfremt de pågældende ændringer er foretaget i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Konvention.

2. Bestemmelserne i Annex III om skat og bestemmelserne i artikel 1-15 i Annex IV om en route-afgiftssystemet kan ikke ændres af Generalforsamlingen.

3. Hver kontraherende part skal være bundet af Annex IV for en periode af fem år regnet fra nærværende Konventions ikrafttræden. Perioden på fem år forlænges automatisk med perioder af fem år. En kontraherende part, der senest to år, inden den igangværende periode udløber, skriftligt har meddelt Generalforsamlingen, at den ikke ønsker perioden forlænget, skal ved udløbet af denne femårs-periode ikke længere være bundet af Annex IV.

4. Rettigheder og pligter for den kontraherende part, der udtræder, kan om nødvendigt fastsættes i en særlig aftale indgået mellem denne part og Organisationens. En sådan aftale skal godkendes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, idet den kontraherende part, der udtræder, ikke deltager i afstemningen.

5. Den kontraherende part, der ikke længere er bundet af Annex IV, kan når som helst skriftligt meddele Generalforsamlingen, at den på ny ønsker at blive bundet heraf. Den pågældende kontraherende part bindes på ny af Annex IV seks måneder regnet fra den dag, Generalforsamlingen træffer beslutning om at acceptere denne anmodning. Beslutningen, der træffes ved enstemmighed af de afgivne stemmer, træffes af de kontraherende parter, der deltager i det fælles system. Vedkommende kontraherende part skal være bundet af Annex IV for en periode af fem år regnet fra den dag, hvor den på ny blev bundet heraf. Denne periode forlænges automatisk under de samme betingelser som dem, der er angivet i stk. 3. Artikel 37 De kontraherende parter forpligter sig til at sikre Agency kontinuerlig adgang til de offentlige ydelser, der følger af gældende lovgivning, og som er nødvendige for de operationelle tjenesters korrekte udførelse. Artikel 38

1. Gyldigheden af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981, og senere ændret ved Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, forlænges for en ikke nærmere fastsat periode.

2. Når den således forlængede Konvention har været i kraft i tyve år, kan enhver kontraherende part opsig den for sit eget vedkommende ved en skriftlig meddelelse herom til regeringen i Kongeriget Belgien, der underretter regeringerne i de andre kontraherende stater herom. Beslutningen om at opsig Konventionen får gyldighed med udgangen af det år, hvor opsigelsen blev meddelt på betingelse af, at den særlige aftale, der omtales i stk. 3, er blevet indgået på dette tidspunkt. I mangel heraf træder opsigelsen i kraft på den dato, der fastsættes i nævnte særlige aftale.

3. Rettigheder og forpligtelser, herunder af økonomisk karakter for den kontraherende part, der for sit vedkommende opsiger Konventionen, skal fastsættes i en særlig aftale indgået mellem denne part og Organisationens.

Denne aftale skal godkendes af Generalforsamlingen ved enstemmighed af de afgivne stemmer, idet den kontraherende part, der for sit vedkommende opsiger Konventionen, ikke deltager i afstemningen.

4. Organisationens kan opløses, hvis antallet af kontraherende parter indskrænkes til under 50% af

de undertegnende parter i ovennævnte Protokol af 1997 under forbehold af, at der på Generalforsamlingen opnås enstemmighed af de afgivne stemmer.

5. Hvis Organisationen efter anvendelse af bestemmelserne i nærværende artikel opløses, skal den fortsætte med at eksistere som juridisk person, som angivet i artikel 4, indtil den er likvideret.

Artikel 39

1. Tiltrædelse af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981 og ved Protokollen åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, foretaget af enhver stat, der ikke er undertegner af sidstnævnte Protokol, forudsætter, at Generalforsamlingen træffer beslutning herom ved enstemmighed af de afgivne stemmer.

2. Generalforsamlingens præsident underretter den stat, der ikke er undertegner, om beslutningen om at godkende tiltrædelsen.

3. Tiltrædelsesdokumentet deponeres hos Kongeriget Belgiens regering, som underretter regeringerne for de andre undertegnende og tiltrædende stater.

4. Tiltrædelse sker med virkning fra den første dag i den anden måned, der følger efter tiltrædelsesdokumentets deponering. Artikel 40

1. Tiltrædelse af nærværende Konvention, som ændret ved Protokol af 12. februar 1981 og ved Protokollen, åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, skal være åben for regionale, økonomisk integrerede organisationer på vilkår og betingelser, der fastsættes efter nærmere aftale mellem de kontraherende parter og de pågældende organisationer, af hvilke en eller flere af de undertegnende stater skal være medlemmer, idet de pågældende vilkår og betingelser skal fastsættes i en tillægsprotokol til Konventionen.

2. Tiltrædelsesdokumentet deponeres hos Kongeriget Belgiens regering, som underretter de andre parter.

3. En regional, økonomisk integreret organisations tiltrædelse sker med virkning fra den første dag i den anden måned efter tiltrædelsesdokumentets deponering på betingelse af, at den i stk. 1 nævnte tillægsprotokol er trådt i kraft. Nærværende dokument, der konsoliderer Konventionen, og dens Annexer er udfærdiget på tysk, engelsk, bulgarsk, kroatisk, dansk, spansk, fransk, græsk, ungarsk, italiensk, hollandsk, norsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, svensk, tjekkisk og tyrkisk. I medfør af de afsluttende bestemmelser i den internationale EUROCONTROL Konvention vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed af 13. december 1960, de afsluttende bestemmelser i Protokol af 12. februar 1981, der ændrede omtalte Konvention samt de afsluttende bestemmelser i Protokollen, åbnet for undertegnelse i Bruxelles i 1997, og som konsoliderer omtalte Konvention med senere ændringer, skal den franske tekst have forrang i tilfælde af uoverensstemmelse mellem teksterne. ANNEX 1 AGENCY'S STATUTTER Agency's Statutter Artikel 1

1. Agency er den institution, der er ansvarlig for gennemførelse af de mål og udførelse af de hverv, som er beskrevet i Konventionen, eller som fastsættes af Generalforsamlingen eller af Rådet og deres støtteorganer. Det skal tage initiativ til og fremsætte forslag til de relevante organer i forbindelse med udøvelse af de forskellige funktioner og udførelse af de forskellige hverv for disse organer samt for andre hverv tildelt Organisationen. Det skal ligeledes yde bistand til Generalforsamlingen og Rådet og deres støtteorganer med hensyn til udførelse af deres tilsynsfunktioner.

2. Agency kan, når det er nødvendigt, i forbindelse med udøvelsen af sine hverv, få assistance af civile og militære eksperter udpeget af staterne eller de pågældende tjenesteyderes organisationer.

3. Agency fungerer som omdrejningspunkt for samarbejdet og koordineringen regeringerne imellem på luftfartsområdet. Det skal fremsætte forslag og give den nødvendige støtte til en tilnærmelse og gennemførelse af et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem.

4. Det skal især forsyne de kontraherende parter med bestemmelser, information og støtte- og rådgivningstjeneste og på baggrund af aftaler, der er indgået i medfør af Konventionens artikel 2, tillige forsyne internationale anerkendte organisationer og ikke-kontraherende parter hermed.

5. Agency skal særligt

(a) koordinere de kontraherende parters iværksættelsesplaner for at sikre tilnærmelse mod et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(b) behandle de emner inden for luftfartsområdet, der undersøges af den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) og andre internationale organisationer, der beskæftiger sig med civil luftfart, og koordinere og forelægge ændringer til ICAO's dokumenter;

(c) udarbejde forslag til detaljeret planlægning af harmonisering og integrering af lufttrafiktjenester og -systemer, især jord- og luftbårne komponenter i de kontraherende parters flyvesikringssystemer med henblik på at oprette et ensartet europæisk lufttrafikstyringssystem;

(d) udarbejde forslag til procedurer for strategisk planlægning og udformningen af ruter og de hertil støttende luftrumsstrukturer i samarbejde med civile og militære eksperter udpeget af staterne;

(e) udarbejde forslag til harmonisering af de europæiske bestemmelser for lufttrafiktjeneste, udarbejde koordinerede eller fælles politikker for at forbedre lufttrafikstyringen i og omkring lufthavne og støtte effektivitetsforbedringer og fleksibilitet mellem de civile og militære brugeres benyttelse af luftrummet;

(f) udarbejde forslag eller indgå i en rådgivende rolle i alle aspekter vedrørende politik og planlægning. Dets rækkevidde er ikke begrænset til en route-lufttrafikstyring, men udvidet for at kunne imødekomme en integreret »gate-to-gate« indfaldsvinkel til lufttrafikstyring. Det assisteres af nationale eksperter i forberedelsen af disse forslag;

(g) undersøge og fremme foranstaltninger til forbedring af effektiviteten i forhold til omkostningerne inden for luftfart;

(h) udarbejde fælles kriterier, procedurer og metoder til sikring af størst mulig effektivitet og kvalitet i lufttrafikstyringssystemer og lufttrafiktjenester;

(i) koordinere nationale lufttrafikstyringsorganisationers forsknings-, udviklings-, test- og evalueringsprogrammer (RDTE), herunder indsamle og udbrede resultater;

(j) lede fælles studier, tests og målrettet forskning samt anden teknisk udvikling;

(k) definere, udforme, udvikle, godkende og tilrettelægge iværksættelsen af et ensartet system for europæisk lufttrafikstyring under ledelse af Rådet.

6. Når Agency udøver flyvesikringstjeneste, har det til opgave at

(a) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer;

(b) fremme og regulere lufttrafik;

(c) give råd og oplysninger af betydning for flyvningens sikre og effektive udførelse;

(d) underrette de relevante institutioner om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, og i nødvendigt omfang assistere disse.

7. Agency arbejder tæt sammen med brugerorganisationerne for så effektivt og billigt som muligt at opfylde den civile luftfarts behov. Agency arbejder tæt sammen med de militære myndigheder for under de samme betingelser at opfylde militærflyvningens specielle behov.

8. Til udførelsen af sit hverv kan Agency blandt andet opføre og drive de nødvendige bygninger og anlæg, det har behov for at gøre brug af. Det skal imidlertid anvende nationale tekniske tjenester og eksisterende nationale anlæg, når det er teknisk eller økonomisk forsvarligt, for at undgå overlappning. Artikel 2

1. Under iagttagelse af de beføjelser, der er tillagt Generalforsamlingen og Rådet, skal Agency ledes af en Generaldirektør, der skal nyde udstrakt uafhængighed med hensyn til sine

ledelsesmæssige funktioner i forbindelse med tilvejebringelse, anvendelse og effektiv drift af de tekniske, finansielle og personalemæssige ressourcer, der stilles til hans rådighed. Til det formål træffer han de foranstaltninger, han finder nødvendige for at opfylde sine forpligtelser.

2. Herudover skal Generaldirektøren med henblik på fremlæggelse til Rådets godkendelse i overensstemmelse med Konventionens bestemmelser

(a) forberede de årlige og femårige arbejdsprogrammer, der tager indvirkninger på omkostningsudviklingen og enhedsraterne i betragtning;

(b) fastsætte den femårige økonomiske plan og budgettet, herunder de økonomiske forpligtelser samt enhedsrater og tariffer under de betingelser, der er fastsat i Annex IV;

(c) fremlægge en årsberetning for Rådet vedrørende Organisationens aktiviteter og økonomiske situation;

(d) fremlægge principper for Agency's generelle struktur, idet denne strukturs detaljer udelukkende henhører under Generaldirektørens ansvar.

3. Generaldirektøren skal endvidere

(a) regelmæssigt fremlægge beretninger og anmode Rådet om direktiver, hver gang der er risiko for, at målene ikke opfyldes, frister eller økonomiske lofter overskrides eller i tilfælde af vigtige ændringer i programmerne;

(b) forhandle de i Konventionens artikel 2 foreskrevne aftaler inden for rammerne af de direktiver, der er udstedt af Rådet. Artikel 3 Generaldirektøren skal udarbejde bestemmelser vedrørende kontrakter og forelægge dem for Rådet til godkendelse på følgende områder:

(a) indgåelse af kontrakter med henblik på levering af varer og tjenesteydelser til Organisationen;

(b) levering af varer og tjenesteydelser fra Organisationens side;

(c) salg eller overdragelse af overskydende aktiver. Artikel 4 Generaldirektøren skal udarbejde finansielle bestemmelser og forelægge dem for Rådet til godkendelse. Heri fastsættes specielt betalingsbetingelser for nationale bidrag samt betingelser for Agency's optagelse af lån.

Generaldirektøren skal sikre en ansvarlig økonomisk forvaltning, herunder en intern revision.

Artikel 5

1. Uden præjudice for de kontraherende parters ret til at fremsætte forslag skal Generaldirektøren udarbejde Agency's administrative personalevedtægter og forelægge dem for Rådet til godkendelse.

(a) Disse skal specielt indeholde bestemmelser om personalets nationalitet, udvælgelses- og rekrutteringsprocedurer og -principper, løntariffer, pensioner, skat til Organisationen, inhabilitet, tavshedspligt og tjenestens kontinuitet;

(b) rekruttering af personale til Agency skal foretages blandt de kontraherende parters statsborgere. Der kan ansættes personale fra ikke-kontraherende stater inden for rammerne af de aftaler, der er foreskrevet i Konventionens artikel 2, stk. 3, eller i særlige tilfælde på baggrund af en behørigt dokumenteret beslutning truffet af Generaldirektøren.

2. Den internationale arbejdsorganisations administrative domstol er alene kompetent, med udelukkelse af enhver anden national eller international jurisdiktion, til at pådømme tvister mellem Organisationen og Agency's personale. Artikel 6

1. Generaldirektøren udnævnes for en funktionsperiode af 5 år af Generalforsamlingen ved flertal under forudsætning af, at dette flertal udgør tre fjerdedele af de vægtede afgivne stemmer, i henhold til den vægtning, der er fastsat i Konventionens artikel 11, og at mindst tre fjerdedele af de kontraherende parter afgiver stemme. Generaldirektørens funktionsperiode kan fornys een gang under samme betingelser. Statutterne for Generaldirektøren skal godkendes af Rådet.

2. Generaldirektøren repræsenterer Organisationen i retlige forhold og i samtlige civile forhold.

3. I overensstemmelse med den politik, der fastsættes af Generalforsamlingen og Rådet,

(a) kan Generaldirektøren udnævne personale og bringe deres tjeneste til ophør i henhold til de

betingelser, der er foreskrevet i personalevedtægterne. Udnævnelse til funktioner af graderne A1 og A2 for en funktionsperiode på normalt fem år, der kan fornyes een gang, skal godkendes af Rådet;

(b) kan Generaldirektøren optage lån i henhold til de finansielle bestemmelser og inden for de grænser, der er fastsat af Rådet med henblik herpå;

(c) kan Generaldirektøren indgå kontrakter i overensstemmelse med kontraktbestemmelserne omtalt i artikel 3 og inden for de grænser, der af Rådet er fastsat med henblik herpå;

(d) skal Generaldirektøren udarbejde bestemmelser om databeskyttelse og forelægge dem for Rådet til godkendelse som anført i artikel 7, stk. 2 (l), i Konventionen;

(e) skal Generaldirektøren udarbejde regler og procedurer gældende for standarder, specifikationer og praksis i forbindelse med lufttrafikstyringssystemer og -tjenester og forelægge dem for Rådet til godkendelse.

4. Generaldirektøren kan udøve sine funktioner uden forudgående forelæggelse for Rådet, men skal under alle omstændigheder holde sidstnævnte underrettet om samtlige forholdsregler, der træffes i medfør af ovennævnte beføjelser.

5. Rådet skal fastsætte bestemmelser for, hvornår en stedfortræder for Generaldirektøren skal udpeges i tilfælde af dennes forfald. Artikel 7

1. Budgettets indtægter og udgifter skal balancere. Alle Agency's forventede indtægter og udgifter skal udarbejdes for hvert regnskabsår.

2. Regnskabsåret løber fra den 1. januar til den 31. december.

3. Generaldirektøren skal forelægge budgetforslag og forslag til den femårige økonomiske plan for Rådet til godkendelse senest den 31. oktober i det foregående år. Artikel 8

1. Organisationen kan på de internationale finansielle markeder optage de lån, der er nødvendige for, at den kan udøve sine hverv.

2. Organisationen kan udstede lån på en kontraherende parts finansielle markeder inden for rammerne af den nationale lovgivning, der finder anvendelse for udstedelse af interne lån, eller hvis der ikke eksisterer en sådan lovgivning, efter nærmere aftale med den kontraherende part.

3. De finansielle bestemmelser skal fastsætte procedurer for Organisationens optagelse og tilbagebetaling af lån.

4. I det enkelte budget og i den enkelte femårige økonomiske plan skal der fastsættes et maksimumbeløb for, hvor meget Organisationen kan låne i løbet af de år, som de pågældende budgetter og femårige økonomiske planer dækker.

5. Organisationen handler på de områder, der omtales i nærværende artikel, efter nærmere aftale med de kontraherende parter eller disses centralbanker.

Artikel 9

Budgettet og den femårige økonomiske plan kan revideres i løbet af regnskabsåret, hvis omstændighederne kræver det i henhold til de regler, der er fastsat for disses udfærdigelse og godkendelse.

Artikel 10

1. Samtlige indtægts- og udgiftskonti i Agency's budget samt Agency's økonomiske styring skal hvert år undersøges af et revisionsudvalg.

2. Revisionsudvalget skal i sit hverv bistås af eksterne revisionsfirmaer. De eksterne revisionsfirmaer udnævnes af Rådet med en funktionsperiode af tre år i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2 (f), i Konventionen.

3. Den revision, der foretages af revisionsudvalget med bistand fra de eksterne rådgivende revisorer, har til formål at konstatere om indtægter og udgifter er oppebåret og afholdt korrekt og at sikre en sund økonomisk drift. Efter hvert regnskabsårs afslutning skal revisionsudvalget forelægge

en rapport vedlagt Agency's bemærkninger for Rådet. Rådet kan pålægge Agency at træffe sådanne foranstaltninger, som revisionsrapporten måtte anbefale i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2 (a), i Konventionen.

4. Revisionsudvalget skal sikre, at der etableres et egnet kvalitetsstyringssystem inden for Agency i overensstemmelse med praksis og principper for forsvarlig styring og ledelse.

5. Revisionsudvalget kan inden for dets godkendte kommissorium undersøge andre finansielle spørgsmål vedrørende Agency. Artikel 11

1. Agency's tjenester kan på anmodning fra Rådet, der handler på eget initiativ eller på anmodning fra Generaldirektøren, gøres til genstand for administrative og tekniske undersøgelser.

2. Disse undersøgelser udføres af ansatte tilhørende de kontraherende parters administrationer med ekstern bistand, hvis der er behov herfor. Hvert undersøgelsesudvalg skal bestå af mindst to personer af forskellig nationalitet. Hvert undersøgelsesudvalg bør så vidt muligt omfatte en person, der har deltaget i en tidligere undersøgelse. Artikel 12 Rådet bestemmer Agency's arbejdssprog.

Artikel 13 Agency foretager de offentliggørelser, der er nødvendige for dets drift.

Artikel 14

Samtlige udkast til ændringer af statutterne skal forelægges Generalforsamlingen til godkendelse i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6, stk. 1 (d), i Konventionen.

ANNEX II

FLYVEINFORMATIONSDOMRÅNER

Flyveinformationsregioner

Forbundsrepublikken Tyskland

Berlin Upper Flight Information Region

Hannover Upper Flight Information Region

Rhein Upper Flight Information Region

Bremen Flight Information Region

Dtsseldorf Flight Information Region

Frankfurt Flight Information Region

München Flight Information Region

Berlin Flight Information Region

Republikken Østrig

Wien Flight Information Region

Kongeriget Belgien - Storhertugdømmet Luxembourg

Bruxelles Upper Flight Information Region

Bruxelles Flight Information Region

Republikken Bulgarien

Sofia Flight Information Region

Varna Flight Information Region

Republikken Cypern

Nicosia Flight Information Region

Republikken Kroatien

Zagreb Flight Information Region

Kongeriget Danmark

København Flight Information Region

Kongeriget Spanien

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
Republikken Frankrig - Fyrstendømmet 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
Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland
Scottish Upper Flight Information Region
Scottish Flight Information Region
London Upper Flight Information Region
London Flight Information Region
Republikken Grækenland
Athinai Upper Flight Information Region
Athinai Flight Information Region
Republikken Ungarn
Budapest Flight Information Region
Irland
Shannon Upper Flight Information Region
Shannon Flight Information Region
Shannon Oceanic Transition Area afgrænset af følgende koordinater: 51 grader N 15 grader W, 51 grader N 8 grader W, 48 grader 30' N 8 grader W, 49 grader N 15 grader W, 51 grader N 15 grader W i og over FL55
Republikken Italien
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
Republikken Malta
Malta Flight Information Region
Kongeriget Norge
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
Kongeriget Nederlandene
Amsterdam Flight Information Region
Republikken Portugal

Lisboa Upper Flight Information Region
Lisboa Flight Information Region
Santa Maria Flight Information Region
Rumænien
Bucuresti Flight Information Region
Republikken Slovakiet
Bratislava Flight Information Region
Republikken Slovenien
Ljubljana Flight Information Region
Kongeriget Sverige
Malmø Upper Flight Information Region
Stockholm Upper Flight Information Region
Sundsvall Upper Flight Information Region
Malmø Flight Information Region
Stockholm Flight Information Region
Sundsvall Flight Information Region
Den Schweiziske Konføderation
Switzerland Upper Flight Information Region
Switzerland Flight Information Region
Republikken Tjekkiet
Praha Flight Information Region
Republikken Tyrkiet
Ankara Flight Information Region
Istanbul Flight Information Region

ANNEX III

SKATTEBESTEMMELSER

Skattebestemmelser

Artikel 1

1. Uden præjudice for fritagelserne, der er fastsat i Konventionens artikel 22 og 23, og når Organisationen i udøvelsen af sin officielle tjeneste foretager væsentlige erhvervelser af ejendom eller tjenesteydelser af væsentlig værdi, der medfører overvæltning af indirekte gebyrer, skatter og afgifter (inkl. gebyrer, skatter eller afgifter, der opkræves ved import ud over de i Konventionens artikel 23, stk. 1, anførte), træffer regeringerne i medlemsstaterne så vidt muligt egnede foranstaltninger til at annullere denne overvæltning enten gennem tilpasning af de økonomiske tilskud, der betales til Organisationen, eller gennem tilbagebetaling til Organisationen af beløbet for disse gebyrer, skatter eller afgifter; sidstnævnte kan ligeledes gøres til genstand for fritagelse.

2. Hvad angår de betalinger, som Organisationen skal foretage til medlemsstaterne for investeringer foretaget af disse stater, og for så vidt som de tilsvarende udgifter skal tilbagebetales af Organisationen, skal de pågældende stater sørge for, at de opgørelser, de forelægger Organisationen, ikke inkluderer gebyrer, skatter eller afgifter, som Organisationen ville have været fritaget for, eller som skulle tilbagebetales, eller som skulle gøres til genstand for en tilpasning af de økonomiske tilskud til Organisationen, hvis Organisationen selv havde foretaget disse investeringer.

3. Bestemmelserne i nærværende artikel gælder ikke gebyrer, skatter og afgifter, der opkræves som betaling for offentlige ydelser. Artikel 2 Ejendom, som Organisationen erhverver, og som artikel 1, stk. 1, finder anvendelse på, kan kun sælges eller overdrages i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat af de pågældende stater regeringer. Artikel 3

1. Agency's Generaldirektør og Organisationens personale er skattepligtige til Organisationen på grundlag af de lønninger og vederlag, som nævnte Organisation betaler dem i overensstemmelse med de af Generalforsamlingen fastsatte regler og betingelser. Lønninger og vederlag er fritaget for national indkomstskat. Lønninger og vederlag, der er fritaget for national indkomstskat, kan imidlertid komme i betragtning i medlemsstaterne, når disse fastsætter størrelsen af den skat, der er gældende for de andre indkomster, som modtagerne af sådanne lønninger og vederlag har.

2. Stk. 1 gælder ikke for pensioner og livrenter betalt af Organisationen.

3. De ansattes og tidligere ansattes navne, professioner, adresser, lønninger og i givet fald pensioner, som bestemmelserne i stk. 1 og 2 finder anvendelse på, skal regelmæssigt meddeles medlemsstaterne. Artikel 4

I anvendelsen af nærværende Annex handler Organisationen i forståelse med de ansvarlige myndigheder i de pågældende medlemsstater. Artikel 5

1. Nærværende Annex erstatter Tillægsprotokol til Konventionen undertegnet i Bruxelles den 6. juli 1970, som ændret ved Protokol undertegnet i Bruxelles den 21. november 1978, som ændret ved artikel XXXVIII i Protokol undertegnet i Bruxelles den 12. februar 1981, der ændrer Konventionen.

2. Uanset bestemmelserne i stk. 1 skal de forpligtelser, der er angivet i artikel 3 i Tillægsprotokol af 6. juli 1970 fortsat være bindende, indtil en fuldstændig afvikling af de pågældende fordringer og forpligtelser har fundet sted. ANNEX IV BESTEMMELSER VEDRØRENDE DET FÆLLES EN ROUTE-AFGIFTSSYSTEM

Bestemmelser vedrørende det fælles en route-afgiftssystem

Artikel 1

De kontraherende parter er enige om at fortsætte med at administrere et fælles system for fastsættelse, fakturering og opkrævning af en route-afgifter som en enkelt afgift pr. flyvning og til dette formål at benytte EUROCONTROL's tjenester.

Artikel 2

På forslag fra de kontraherende parter, der deltager i det fælles en route-afgiftssystem, fastsætter, fakturerer og opkræver Organisationen de en route-afgifter, der pålægges brugere af en route-flyvesikringstjenesterne.

Artikel 3

I sager, der vedrører en route-afgifter, er Rådet det organ, der er ansvarligt for fastsættelse af foranstaltninger til gennemførelse af Generalforsamlingens beslutninger inden for en route-afgiftsområdet og for overvågning af Agency's opgaver på dette område. Rådet skal bl.a.

(a) forberede beslutninger for Generalforsamlingen i forbindelse med en route-afgiftspolitikken;

(b) fastsætte den valutaenhed, i hvilken en route-afgifterne udtrykkes;

(c) i overensstemmelse med de beslutninger, der træffes i medfør af nærværende Konventions artikel 6, stk. 2, fastsætte betingelserne for systemets anvendelse, herunder betalingsbetingelserne, såvel som enhedsraterne og -tarifferne og den periode, i hvilken de skal være gældende;

(d) godkende beretninger vedrørende EUROCONTROL's en route-afgiftsaktiviteter;

(e) vedtage de finansielle bestemmelser for en route-afgiftssystemet;

(f) godkende bilag i forbindelse med EUROCONTROL's en route-afgiftsaktiviteter. Artikel 4 De en route-afgifter, der for hver enkelt flyvning angives på fakturaen udstedt af Organisationen, skal

udgøre et selvstændigt krav til betaling til EUROCONTROL ved dets hovedkontor. Artikel 5

1. Afgiften påhviler den, som var bruger af luftfartøjet i det tidsrum, hvor flyvningen blev udført. Afgiften hviler som en panteret på det luftfartøj, som ifaldt afgiften, uanset hvor det måtte befinde sig, hvis vedkommende kontraherende parts lovgivning tillader det.

2. Når der anvendes en ICAO betegnelse eller en hvilken som helst anden anerkendt betegnelse for identifikation af den pågældende flyvning, kan EUROCONTROL anse luftfartøjsbrugeren for at være det luftfartsforetagende, som fik tildelt den pågældende ICAO betegnelse, eller som var ved af få den tildelt på flyvningens tidspunkt, eller som var identificeret i den indleverede flyveplan eller identificeret gennem anvendelse af den pågældende ICAO betegnelse eller andre anerkendte betegnelser for kommunikation med flyvekontrolltjenester eller på en hvilken som helst anden måde.

3. Hvis brugerens identitet er ukendt, anses luftfartøjets ejer for at være brugeren, medmindre denne beviser, at en anden var brugeren.

4. Brugeren og ejeren af luftfartøjet hæfter solidarisk for betaling af afgiften, hvis den pågældende kontraherende parts lovgivning tillader det.

Artikel 6

1. Når det skyldige beløb ikke er blevet betalt, kan der tages forholdsregler til at gennemtvinge inddrivelsen. Disse forholdsregler kan omfatte tilbageholdelse og salg af det pågældende luftfartøj, hvis den kontraherende parts lovgivning i det land, hvor luftfartøjet er landet, tillader det.

2. På EUROCONTROL's begæring kan forholdsregler også omfatte en revurdering foretaget af en kontraherende part eller et hvilket som helst kompetent organ, af den administrative tilladelse, der er knyttet til lufttransport eller lufttrafikstyring, og som er udstedt til den, der hæfter for betaling af afgiften, hvis den relevante lovgivning giver hjemmel hertil.

Artikel 7

1. Forholdsregler til inddrivelse af det skyldige beløb skal tages enten af EUROCONTROL eller på EUROCONTROL's begæring af en kontraherende part eller et hvilket som helst organ, der har fået tilladelse hertil af en kontraherende part.

2. Inddrivelse skal ske enten ved retslige eller administrative midler.

3. Hver kontraherende part giver EUROCONTROL oplysning om de fremgangsmåder, der anvendes i vedkommende stat, samt om de kompetente retsinstanser eller administrative myndigheder. Artikel 8 Forholdsregler til inddrivelse skal indledes på den kontraherende parts territorium,

(a) hvor skyldneren har sin bopæl eller sit registrerede kontor;

(b) hvor skyldneren har et forretningssted, såfremt hverken hans bopæl eller registrerede kontor er beliggende på en kontraherende parts territorium;

(c) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) og (b), hvor skyldneren har aktiver;

(d) i mangel af jurisdiktion som nævnt i (a) - (c), hvor EUROCONTROL har sit hovedkontor.

Artikel 9

1. Bestemmelserne i artikel 5, 6, 7 og 8 er ikke til hinder for, at nogen kontraherende part eller et hvilket som helst organ, der er godkendt af en kontraherende part, på EUROCONTROL's begæring, kan foretage inddrivelse af det skyldige beløb gennem tilbageholdelse og salg af det pågældende luftfartøj i overensstemmelse med den administrative procedure eller lovgivning, der er gældende hos den pågældende kontraherende part.

2. Beføjelsen til at tilbageholde og sælge omfatter også udstyr, reservedele, brændstof, lager og dokumenter fra det tilbageholdte eller solgte luftfartøj.

3. Gyldigheden og virkningen af tilbageholdelse og salg skal være fastsat ved lov hos den kontraherende part, hvor tilbageholdelsen har fundet sted.

Artikel 10

EUROCONTROL skal kunne indlede retsforfølgning ved vedkommende retsinstanser og administrative myndigheder i stater, der ikke er parter i nærværende Konvention.

Artikel 11

Følgende afgørelser truffet hos en kontraherende part skal anerkendes og fuldbyrdes hos de andre kontraherende parter:

(a) endelige afgørelser truffet af en retsinstans;

(b) administrative myndigheders afgørelser, som har været gjort til genstand for prøvelse ved en retsinstans, men som ikke længere er det, enten fordi retsinstansen ved en endelig afgørelse har forkastet anken, eller fordi anken er blevet trukket tilbage, eller fordi ankefristen er udløbet. Artikel 12 Afgørelser, som nævnt i artikel 11, skal ikke anerkendes eller fuldbyrdes i følgende tilfælde:

(a) hvis retsinstansen eller den administrative myndighed hos den kontraherende part, hvor afgørelsen er truffet, ikke var kompetent i overensstemmelse med artikel 8;

(b) hvis afgørelsen er uforenelig med retsopfattelsen i den stat, til hvilken henvendelse om anerkendelse og fuldbyrdelse sker;

(c) hvis skyldneren ikke har modtaget meddelelse om den administrative myndigheds afgørelse eller om indledelsen af retsforfølgningen så betids, at han var i stand til at varetage sit forsvar eller indbringe den for en retsinstans;

(d) hvis forholdsregler til inddrivelse vedrørende samme en route-afgifter tidligere er taget og stadig er under behandling ved en retsinstans eller en administrativ myndighed, til hvilken henvendelse sker;

(e) hvis afgørelsen er uforenelig med en afgørelse vedrørende samme en route-afgifter truffet af den kontraherende part, til hvilken henvendelse sker;

(f) hvis retsinstansen eller den administrative myndighed hos den kontraherende part, hvor sagen er rejst, som forudsætning for sin afgørelse har afgjort et præliminært spørgsmål vedrørende fysiske personers status eller retsevne, ejendomsretlige forhold beroende på ægteskabelig forbindelse, testamenter eller overdragelse på en måde, der strider mod en regel i international privatret hos den kontraherende part, i hvilken der søges anerkendelse, medmindre samme resultat ville være opnået ved anvendelse af denne kontraherende parts regler om international privatret. Artikel 13 Hvis afgørelser, som nævnt i artikel 11, kan fuldbyrdes hos den kontraherende part, hvor de er truffet, skal de fuldbyrdes i overensstemmelse med lovgivningen hos den pågældende kontraherende part, hvortil henvendelse sker. Om nødvendigt skal en beslutning om fuldbyrdelse efter anmodning udstedes af en retsinstans eller en administrativ myndighed hos den pågældende kontraherende part, hvortil henvendelse sker. Artikel 14

1. Anmodningen skal være ledsaget af:

(a) en bekræftet genpart af afgørelsen;

(b) i tilfælde af udeblivelsesdom: et dokument i original eller bekræftet genpart, der godtgør, at indledning af retsforfølgning har været behørigt forkyndt for skyldneren;

(c) i tilfælde af en administrativ afgørelse: et dokument, der godtgør, at kravene i artikel 11 er opfyldt;

(d) et dokument, der godtgør, at afgørelsen kan fuldbyrdes hos den kontraherende part, hvor afgørelsen er truffet, og at skyldneren rettidigt har modtaget meddelelse om afgørelsen.

2. En behørigt bekræftet oversættelse af dokumenterne skal fremlægges, såfremt retsinstansen eller den administrative myndighed hos den kontraherende part, hvortil henvendelse sker, anmoder

om det. Legalisering eller lignende formalitet kræves ikke. Artikel 15

1. Anmodningen kan alene afslås af grunde som nævnt i artikel 12. I intet tilfælde må afgørelsen tages under realitetsbehandling i den stat, hvortil henvendelse sker.

2. Fremgangsmåden ved anerkendelse og fuldbyrdelse af afgørelsen skal følge lovgivningen hos den kontraherende part, hvortil henvendelse sker, medmindre nærværende Konvention fastsætter andet. Artikel 16 Det af EUROCONTROL opkrævede beløb skal betales til de kontraherende parter i overensstemmelse med Rådets beslutninger. Artikel 17 Når et krav er inddrevet af en kontraherende part, skal beløbet uden ophold betales til EUROCONTROL, som skal gå frem i overensstemmelse med artikel 16. Den kontraherende parts inkasso-omkostninger skal pålægges EUROCONTROL. Artikel 18 De kompetente myndigheder hos de kontraherende parter skal samarbejde med EUROCONTROL om fastsættelse og opkrævning af en route-afgifter. Artikel 19 Hvis Rådet enstemmigt beslutter at opgive inddrivelsen af en afgift, kan de pågældende kontraherende parter tage ethvert skridt, som de måtte finde egnet. I sådanne tilfælde ophører bestemmelserne i nærværende Konvention om inddrivelse, anerkendelse og fuldbyrdelse af afgørelser med at være gældende.

Bilag 4

I dette bilag er (med mindre skrift) indsat den gældende formulering af de bestemmelser, der berøres af lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997, foretages følgende ændringer:

1. § 50, stk. 1, affattes således: »Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.«

§ 50 . Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller - bortset fra tjeneste af underordnet sikkerhedsmæssig betydning - såfremt han har en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller derover.

2. I § 54 indsættes som stk.

2 og stk. 3: »Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte de forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de beslutninger, som EUROCONTROL i medfør af EUROCONTROL konventionen træffer for driften af et fælles europæisk lufttrafikreguleringssystem. Stk. 3. Beføjelser, som efter grundloven tilkommer rigets myndigheder, kan i det omfang, det er fastsat i artikel 19, stk. 1, i den reviderede konvention, Den Internationale EUROCONTROL konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed med senere ændringer, udøves af den i bestemmelsen nævnte institution.«

3 .. § 71, stk. 2, 3. og 4. pkt., affattes således: »Afgiften påhviler ejeren og brugeren af såvel danske som udenlandske luftfartøjer ved flyvning i det område, hvor hjælpemidler kan benyttes. Ejeren og brugeren hæfter solidarisk for afgiftens betaling.«

§ 71 . - - - Stk. 2. - - - Afgiften påhviler brugeren af såvel danske som udenlandske luftfartøjer ved flyvning i det område, hvor hjælpemidler kan benyttes. Hvis brugerens identitet ikke er kendt, påhviler afgiften ejeren af luftfartøjet, medmindre ejeren godtgør, hvem der var bruger.

4. I § 71 indsættes efter stk.

2 som nyt stykke:

» Stk. 3. Hvis der for en flyvning anvendes en ICAO betegnelse eller en hvilken som helst anden anerkendt betegnelse for identifikation af den pågældende flyvning, kan det luftfartsforetagende, som fik tildelt eller anvendte betegnelsen, anses som brugeren.« Stk. 3 - 5 bliver herefter stk. 4 - 6.

5. § 71, stk.4, der bliver stk. 5, affattes således: »Stk. 5. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af afgifterne, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af ANNEX IV til EUROCONTROL konventionen, yder bistand til inddrivelse af EUROCONTROL's udestående afgifter.«

§ 71 . - - Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af afgifterne, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af Multilateral Agreement Relating to Route Charges, yder bistand til inddrivelse af EUROCONTROL's udestående afgifter.