



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCION CORTES GENERALES

VIII LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

17 de septiembre de 2004

Núm. 63

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000050 (CD) Protocolo refundiendo el Convenio Internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «Eurocontrol», de 13 de diciembre de 1960, como consecuencia de las diferentes modificaciones realizadas y del Protocolo adicional, relativo al paso del régimen del Acuerdo Multilateral, relativo a las tarifas de ruta, de 12 de febrero de 1981, al régimen de las disposiciones pertinentes de la versión refundida del texto del Convenio Internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «Eurocontrol» enmendado en Bruselas en 1997, incluyendo el Anexo IV del mismo, hecho en Bruselas el 27 de junio de 1997 y Declaraciones que España va a formular en el momento de su ratificación.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales.

110/000050

AUTOR: Gobierno.

Protocolo refundiendo el Convenio Internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «Eurocontrol», de 13 de diciembre de 1960, como consecuencia de las diferentes modificaciones realizadas y del Protocolo adicional, relativo al paso del régimen del Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas de ruta, de 12 de febrero de 1981, al régimen de las disposiciones pertinentes de la versión refundida del texto del Convenio Internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «Eurocontrol» enmendado en Bruselas en 1997, incluyendo el Anexo IV del mismo, hecho en Bruselas el 27 de junio de 1997 y Declaraciones

que España va a formular en el momento de su ratificación.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 5 de octubre de 2004.

En consecuencia, se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de septiembre de 2004.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

PROTOCOLO REFUNDIENDO EL CONVENIO INTERNACIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA «EUROCONTROL», DE 13 DE DICIEMBRE DE 1960, COMO CONSECUENCIA DE LAS DIFERENTES MODIFICACIONES REALIZADAS

La República Federal de Alemania,
La República de Austria,
El Reino de Bélgica,
La República de Bulgaria,
La República de Chipre,
La República de Croacia,
El Reino de Dinamarca,
El Reino de España,
La República Francesa,
El Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte,
La República Griega,
La República de Hungría,
Irlanda,
La República Italiana,
El Gran Ducado de Luxemburgo,
La República de Malta,
El Principado de Mónaco,
El Reino de Noruega,
El Reino de los Países Bajos,
La República Portuguesa,
Rumanía,
La República de Eslovaquia,
La República de Eslovenia,
El Reino de Suecia,
La Confederación Suiza,
La República Checa,
La República de Turquía.

Considerando que el incremento del tráfico aéreo, la necesidad de centralizar a nivel europeo las acciones políticas nacionales de cada Estado europeo y la evolución tecnológica del tráfico aéreo exigen una revisión del Convenio Internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «EUROCONTROL», de 13 de diciembre de 1960, enmendado por el Protocolo de modificación de 12 de febrero de 1981, a efectos de crear un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo para el control del tráfico aéreo general en el espacio aéreo europeo y en los aeropuertos y en sus alrededores;

Considerando deseable reforzar la cooperación entre los Estados en el marco de EUROCONTROL, al objeto de organizar eficazmente y gestionar con total seguridad el espacio aéreo para las necesidades de los usuarios, tanto civiles como militares, partiendo del principio fundamental de que el espacio aéreo debía ser considerado como un sistema homogéneo desde el punto de vista de los usuarios del espacio aéreo, en particular por la elaboración de políticas comunes, objeti-

vos comunes, planes comunes y normas y especificaciones comunes, así como de una política común en el ámbito de las tarifas de ruta, en estrecha consulta con los usuarios de los servicios de la circulación aérea y teniendo debidamente en cuenta los imperativos de la defensa;

Considerando la necesidad de asegurar a todos los usuarios del espacio aéreo la máxima eficacia al mínimo coste, compatible con el nivel de seguridad exigido, y la necesidad de minimizar el impacto negativo sobre el medio ambiente mediante una armonización e integración de los servicios encargados de la gestión del tráfico aéreo en Europa;

Considerando que las Partes contratantes reconocen la necesidad de armonizar e integrar sus sistemas de gestión del tráfico aéreo con el fin de formar un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

Considerando la importancia de las iniciativas locales en materia de gestión del tráfico aéreo, en especial en lo que respecta a los aeropuertos;

Considerando que la puesta en práctica, conforme a las recomendaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil, especialmente en lo que respecta a la equidad y la transparencia de un sistema común de tarifas de ruta, refuerza las bases financieras de sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo y favorece la consulta de los usuarios;

Considerando que EUROCONTROL es el órgano de cooperación de las Partes contratantes en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo;

Deseando ampliar y reforzar la cooperación con las Instituciones europeas o internacionales interesadas en la realización de las tareas encomendadas a EUROCONTROL con el fin de mejorar su eficacia;

Considerando, por tanto, que es oportuno crear un sistema europeo de gestión del tráfico aéreo cuyo funcionamiento se extienda más allá de los límites territoriales de cada Parte contratante al conjunto del espacio aéreo cubierto por el Convenio;

Considerando la importancia de que las Partes contratantes doten a la Organización de los medios jurídicos necesarios para el buen cumplimiento de sus tareas, principalmente en el ámbito de la recaudación de las tarifas de ruta y en el de la gestión de la afluencia de tráfico aéreo;

Reconociendo que sería beneficioso, para permitir a la Organización el cumplimiento de sus tareas en buenas condiciones de seguridad y eficacia, separar, en la

medida de lo posible, sus funciones de reglamentación y sus funciones de prestación de servicios;

Deseando estimular a otros Estados europeos a convertirse en miembros de esta organización internacional,

Han acordado las siguientes disposiciones:

ARTÍCULO I

El Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «EUROCONTROL» de 13 de diciembre de 1960, modificado por el Protocolo de 6 de julio de 1970; modificado, a su vez, por el Protocolo de 21 de noviembre de 1978, y modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981, denominado en lo sucesivo «el Convenio», queda sustituido por la versión refundida del texto del Convenio adjunto, que recoge los textos mantenidos en vigor del Convenio y las modificaciones introducidas por la Conferencia diplomática de 27 de junio de 1997.

ARTÍCULO II

1. El presente Protocolo se abre a la firma de todos los Estados, Partes en el Convenio, el 27 de junio de 1997.

Asimismo, antes de la fecha de su entrada en vigor, queda abierto a la firma de cualquier Estado invitado a la Conferencia diplomática en cuyo transcurso fue aprobado, e igualmente de cualquier otro Estado autorizado a firmarlo por la Comisión permanente, actuando por unanimidad.

2. El presente Protocolo será sometido a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Gobierno del Reino de Bélgica.

3. El presente Protocolo entrará en vigor el 1 de enero de 2000, siempre que todos los Estados Partes del Convenio lo hayan ratificado, aceptado o aprobado antes de dicha fecha. De no cumplirse esta condición, entrará en vigor, bien el 1 de julio o bien el 1 de enero, posterior a la fecha del depósito del último instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, según que dicho depósito haya tenido lugar durante el primer o segundo semestre del año.

4. Para cualquier Estado firmante del presente Protocolo, que no sea parte del Convenio, y cuyo instrumento de ratificación, aceptación o aprobación se deposite tras la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, éste entrará en vigor, para dicho Estado, el primer día del segundo mes siguiente a la fecha del depósito de su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.

5. Cualquier Estado firmante del presente Protocolo que no sea parte en el Convenio se convertirá tam-

bién, mediante la ratificación, aceptación o aprobación de este Protocolo, en parte del Convenio.

6. El Gobierno del Reino de Bélgica notificará a los Gobiernos de los demás Estados Partes en el Convenio y de cualquier Estado firmante del presente Protocolo, cualquier firma, depósito de cualquier instrumento de ratificación, aceptación o aprobación y cualquier fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, conforme a los anteriores párrafos 3 y 4.

ARTÍCULO III

A partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, el Protocolo de 6 de julio de 1970, modificado por el Protocolo de 21 de noviembre de 1978 y por el artículo XXXVIII del Protocolo de 12 de febrero de 1981, queda sustituido por el Anexo III (titulado «Disposiciones fiscales»), de la versión refundida del texto del Convenio adjunto.

ARTÍCULO IV

A partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, el Acuerdo multilateral, relativo a las tarifas de ruta de 12 de febrero de 1981, queda derogado y sustituido por las disposiciones pertinentes de la versión refundida del texto del Convenio adjunto, incluido su Anexo IV (titulado «Disposiciones relativas al sistema común de tarifas de ruta»).

ARTÍCULO V

El Gobierno del Reino de Bélgica registrará el presente Protocolo ante la Secretaría General de las Naciones Unidas, conforme al artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firmantes, tras la presentación de sus plenipotencias que han sido reconocidas en buena y debida forma, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en Bruselas el 27 de junio de 1997, en idioma alemán, inglés, búlgaro, croata, danés, español, francés, griego, húngaro, italiano, neerlandés, noruego, portugués, rumano, eslovaco, esloveno, sueco, checo y turco, en un ejemplar único que quedará depositado en los archivos del Gobierno del Reino de Bélgica, quien enviará copia legitimada a los Gobiernos de los demás Estados firmantes. El texto en idioma francés será fehaciente en caso de discrepancia entre los textos.

VERSIÓN REFUNDIDA AGRUPANDO LOS TEXTOS MANTENIDOS EN VIGOR DEL ACTUAL CONVENIO Y LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA DE 27 DE JUNIO DE 1997

ARTÍCULO 1

1. Con objeto de lograr la armonización e integración necesarias para el establecimiento de un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo, las Partes contratantes acuerdan reforzar su cooperación y desarrollar sus actividades conjuntas en el ámbito de la navegación aérea, teniendo debidamente en cuenta las necesidades de la defensa, asegurando a todos los usuarios del espacio aéreo la máxima libertad compatible con el nivel de seguridad exigido dentro del marco del suministro de servicios del tráfico aéreo económicamente eficaces y teniendo en cuenta la necesidad de minimizar, cuando sea posible, especialmente en los planos operativo, técnico y económico, cualquier influencia negativa sobre el medio ambiente.

Estos objetivos se perseguirán sin que se atente contra el principio de soberanía completa y exclusiva de cada Estado sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y contra la capacidad, de cada Estado, de ejercer sus prerrogativas en materia de seguridad y de defensa en su espacio aéreo nacional.

A tal fin, acuerdan:

(a) fijar una política europea en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo que incluya la definición de estrategias y programas cuyo objetivo sea desarrollar la capacidad necesaria para responder a las necesidades de todos los usuarios civiles y militares, de modo económicamente eficaz, manteniendo el nivel de seguridad requerido;

(b) comprometerse a determinar objetivos específicos en cuanto a la eficacia de las operaciones de gestión del tráfico aéreo, dentro de las regiones de información de vuelo, tal y como se enumeran en el Anexo II del presente Convenio en las cuales los Estados, conforme a las disposiciones pertinentes del Convenio relativo a la aviación civil internacional, han aceptado garantizar los servicios de la circulación aérea sin infringir los principios de libertad de circulación dentro de los espacios no sujetos a la soberanía de los Estados, como se desprende de los convenios, acuerdos internacionales, reglas o principios de derecho internacional público consuetudinario;

(c) instaurar un sistema de examen de los resultados y de la fijación de objetivos de la gestión del tráfico aéreo;

(d) aplicar un plan común de convergencia y de puesta en práctica relativos a los servicios e instalaciones de navegación aérea en Europa;

(e) adoptar y aplicar normas y especificaciones comunes;

(f) armonizar los reglamentos aplicables a los servicios de tráfico aéreo;

(g) desarrollar la capacidad disponible para responder a la demanda del tráfico aéreo y garantizar su utilización más eficaz posible mediante la creación, explotación y desarrollo conjunto de un sistema común de gestión de la afluencia del tráfico aéreo en Europa, en el marco de la puesta en práctica de un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(h) favorecer la adquisición común de sistemas y de instalaciones de tráfico aéreo;

(i) poner en práctica una política común para el establecimiento y el cálculo de las tarifas impuestas a los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, denominadas en lo sucesivo «tarifas de ruta»;

(j) poner en marcha un mecanismo, distinto de la provisión de servicios, para la elaboración y armonización multilaterales, de un régimen de reglamentación de la seguridad en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo, bajo la óptica de un sistema integrado de seguridad aeronáutica;

(k) participar en la concepción, puesta en marcha y seguimiento de un sistema mundial de navegación por satélite;

(l) identificar nuevas posibilidades de acción común en el ámbito de la concepción, puesta en marcha, seguimiento o explotación de los sistemas y servicios de navegación aérea;

(m) en el contexto de un concepto «de puerta a puerta», elaborar una política global y un mecanismo eficaz y adecuado de concepción y planificación estratégicas de rutas y del espacio aéreo.

2. A este efecto, constituyen una «Organización europea para la seguridad de la navegación aérea (EUROCONTROL)», denominada en lo sucesivo «la Organización», que actuará en cooperación con las autoridades nacionales, civiles y militares, así como con las organizaciones de usuarios. Ésta se compone de tres órganos:

(a) una Asamblea general, que constituye el órgano responsable de la elaboración y aprobación de la política general de la Organización, incluyendo:

(i) la política común relativa a las tarifas de ruta y a las demás actividades de la Organización en el ámbito de las tarifas;

(ii) las funciones de examen y de evaluación de resultados de la Organización;

(iii) la definición de los objetivos de la Organización, especialmente los objetivos en materia de normalización, planificación, resultados y reglamentación de la seguridad;

(iv) la elección de los grandes programas marco de cooperación, según criterios técnicos y financieros;

(v) las relaciones exteriores de los Estados y organizaciones y las solicitudes de adhesión el presente Convenio;

(b) un Consejo, que constituye el órgano encargado de ejecutar las decisiones de la Asamblea general y, sin perjuicio de las facultades conferidas a esta última, de adoptar cualquier medida que tenga fuerza obligatoria respecto a las Partes contratantes, así como de supervisar los trabajos de la Agencia;

(c) una Agencia cuyos Estatutos figuran en el Anexo I del presente Convenio, que constituye el órgano encargado de llevar a cabo las tareas de la Organización, conforme a lo dispuesto en los siguientes artículos de este Convenio, así como las tareas que le sean encomendadas por la Asamblea General o por el Consejo, de elaborar propuestas adecuadas y de poner en práctica los recursos técnicos y financieros y los medios de personal para alcanzar los objetivos establecidos.

3. El domicilio de la Organización se establece en Bruselas.

ARTÍCULO 2

1. La Organización tiene encomendadas las siguientes tareas:

(a) elaborar y aprobar planes detallados de armonización e integración de los servicios y sistemas de tráfico aéreo de las Partes contratantes, en especial los sistemas de navegación de tierra y embarcados, con el fin de poner en práctica un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(b) coordinar los planes de puesta en práctica, elaborados por las Partes contratantes, con el fin de garantizar la convergencia hacia un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(c) examinar y coordinar por cuenta de las Partes contratantes los asuntos relacionados con el ámbito de la navegación aérea, estudiados por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) o de otras organizaciones internacionales encargadas de la aviación civil y coordinar y elevar a dichos órganos modificaciones o propuestas;

(d) definir, concebir, poner a punto, validar y organizar la puesta en práctica de un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(e) poner a punto y explotar un sistema europeo común de gestión de la afluencia de tráfico aéreo, en el seno de un centro internacional dentro del marco del apartado (d) precedente;

(f) elaborar, adoptar y mantener el estudio de normas, especificaciones y prácticas comunes para los sistemas y servicios de gestión del tráfico aéreo;

(g) elaborar y aprobar los procedimientos encaminados a poner en práctica una estrategia de adquisición colectiva de sistemas e instalaciones de tráfico aéreo;

(h) coordinar los programas de investigación y desarrollo de las Partes contratantes, relativos a las nuevas técnicas en el ámbito de la navegación aérea, recopilar y difundir sus resultados, y fomentar y ejecutar en común estudios, pruebas e investigaciones aplicadas, así como desarrollos técnicos en este ámbito;

(i) establecer un sistema independiente de examen de resultados que trate todos los aspectos de la gestión del tráfico aéreo, especialmente la política general y la planificación, la gestión de la seguridad en el emplazamiento y los alrededores de los aeropuertos y dentro del espacio aéreo, así como los aspectos financieros y económicos de los servicios prestados y fijar los objetivos que tratarán de todos estos aspectos;

(j) estudiar y fomentar aquellas medidas encaminadas a incrementar la eficacia y el rendimiento en el ámbito de la navegación aérea;

(k) elaborar y aprobar criterios, procedimientos y métodos comunes de modo que se garantice una eficacia y una calidad óptimas de los sistemas de gestión y de los servicios del tráfico aéreo;

(l) puesta a punto de propuestas dirigidas a una armonización de los reglamentos europeos aplicables a los servicios de la circulación aérea;

(m) apoyar la mejora de la eficacia y de la flexibilidad en la utilización del espacio aéreo por parte de los usuarios civiles y militares;

(n) elaborar y aprobar políticas coordinadas o comunes para mejorar la gestión del tráfico aéreo en el emplazamiento y los alrededores de los aeropuertos;

(o) elaborar y aprobar criterios comunes de selección y políticas comunes para la formación, expedición de licencias y evaluación de las capacidades del personal de los servicios del tráfico aéreo;

(p) concebir, poner en práctica y explotar los elementos de futuros sistemas europeos comunes que le sean encomendados por las Partes contratantes;

(q) establecer, facturar y recaudar las tarifas de ruta, por cuenta de las Partes contratantes que sean partícipes en el sistema común de tarifas de ruta, dentro de las condiciones previstas en el Anexo IV;

(r) establecer y poner en marcha un mecanismo que permita desarrollar y armonizar, multilateralmente, la reglamentación en materia de seguridad en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo;

(s) ejecutar cualquier tarea que emane de los principios y objetivos del presente Convenio.

2. La Organización puede, a solicitud de una o de varias Partes contratantes y en base a uno o varios acuerdos particulares concluidos entre la Organización y las Partes contratantes interesadas:

(a) ayudar a dichas Partes contratantes en la planificación, especificación y creación de sistemas y servicios de tráfico aéreo;

(b) suministrar y explotar, en todo o en parte, las instalaciones y servicios de tráfico aéreo, por cuenta de dichas Partes contratantes;

(c) ayudar a dichas Partes contratantes en lo relativo a la fijación, facturación y recaudación de las tasas que aquéllas impongan a los usuarios de los servicios de la navegación aérea, que no estén contenidas en el Anexo IV del presente Convenio.

3. La Organización puede:

(a) concluir acuerdos particulares con las Partes no contratantes interesadas en participar en la ejecución de las tareas previstas en el párrafo 1 del artículo 2;

(b) a solicitud de las Partes no contratantes o de otras organizaciones internacionales, ejecutar, en su nombre, cualquier otra tarea que emane del presente artículo, en base a acuerdos particulares celebrados entre la Organización y las Partes interesadas.

4. La Organización velará para que, en la medida de lo posible, sus funciones de prestación de servicios, en especial las previstas en los apartados (e), (g), (p) y (q) del párrafo 1 del artículo 2, en el párrafo 2 del artículo 2 y en el apartado (b) del párrafo 3 del artículo 2, se ejerzan con independencia de sus funciones de reglamentación.

5. Para favorecer la ejecución de sus tareas, la Organización puede, previa decisión de la Asamblea General, crear empresas, que estarán reguladas por estatutos específicos que emanen ya sea del derecho público, ya sea del derecho interno de una Parte contratante, o asumir una participación mayoritaria en tales empresas.

ARTÍCULO 3

1. El presente Convenio es aplicable a los servicios en ruta de la navegación aérea y a los servicios conexos de aproximación y de aeródromos, correspondientes al tráfico aéreo, en las Regiones de Información de Vuelo especificadas en el Anexo II.

2. (a) Cualquier modificación que desee efectuar una de las Partes contratantes en la lista de sus Regiones de Información de Vuelo que figuran en el Anexo II, será objeto de una decisión de la Asamblea general por unanimidad de los votos emitidos, cuando aquélla tuviera por efecto la modificación de los límites del espacio aéreo cubierto por el presente Convenio.

(b) Cualquier otra modificación que no tenga dicho efecto deberá, no obstante, ser notificada a la Organización por la Parte contratante interesada.

3. A los efectos del presente Convenio, la expresión «tráfico aéreo» se refiere al de aeronaves civiles, así como militares, aduana y policía, que se ajusten a los procedimientos de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

En base a un acuerdo particular, como los acuerdos contemplados en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, una Parte contratante puede solicitar que la expresión «tráfico aéreo» se aplique al resto del tráfico que opere sobre su territorio.

ARTÍCULO 4

La Organización tiene personalidad jurídica. Dentro del territorio de las Partes contratantes, ostenta la más amplia capacidad jurídica reconocida a las personas jurídicas por las legislaciones nacionales; en particular, puede adquirir o enajenar bienes muebles o inmuebles y actuar ante los tribunales. Salvo disposición en contra del presente Convenio o de los Estatutos que figuran en el Anexo I, está representada por la Agencia, quien actúa en nombre de la Organización. La Agencia tiene la administración del patrimonio de la Organización.

ARTÍCULO 5

1. La Asamblea General se compone de representantes de las Partes contratantes a nivel ministerial. Cada Parte contratante puede designar varios delegados, con el fin, concretamente, de facilitar la representación de los interesados, tanto de la aviación civil como de la defensa nacional, pero únicamente dispone de un solo derecho de voto.

2. El Consejo se compone de representantes de las Partes contratantes a nivel de Directores generales de Aviación Civil. Cada Parte contratante puede designar varios delegados, con el fin, concretamente, de facilitar la representación de los intereses, tanto de la aviación civil como de la defensa nacional, pero únicamente dispone de un solo derecho de voto.

3. Para los asuntos relativos al sistema común de tarifas de ruta, la Asamblea general y el Consejo se componen de representantes de las Partes contratantes que participan en el sistema común de tarifas de ruta, en las condiciones previstas en el Anexo IV

4. Los representantes de organizaciones internacionales que puedan contribuir al trabajo de la Organización serán invitados, cuando sea necesario, por la Asamblea general o por el Consejo, a participar en calidad de observadores en las estructuras de trabajo de la Organización.

ARTÍCULO 6

1. La Asamblea general decide con respecto a las Partes contratantes, al Consejo y a la Agencia, en especial, en los casos enumerados en el apartado (a) del párrafo 2 del artículo 1.

Además, la Asamblea General:

(a) nombra al Director general de la Agencia, previa recomendación del Consejo;

(b) autoriza la presentación de recursos en nombre de la Organización ante el Tribunal permanente de arbitraje de La Haya, en los casos enumerados en el artículo 34;

(c) establece los principios que regulan la explotación del sistema común europeo de gestión de afluencia del tráfico aéreo, previsto en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2;

(d) aprueba las modificaciones del Anexo I, en las condiciones de voto previstas en el párrafo 1 del artículo 8;

(e) aprueba las modificaciones de los Anexos II y IV, con las condiciones de voto prevista en el apartado 3 del artículo 8;

(f) procede a una revisión periódica de las tareas de la Organización.

2. Para formular la política común relativa a las tarifas de ruta, la Asamblea General, especialmente:

(a) establece los principios que regulan la determinación de los costes imputables, por las Partes contratantes y la Organización, a los usuarios por las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta puestos a su disposición;

(b) decreta la fórmula de cálculo de las tarifas de ruta;

(c) determina los principios aplicables en materia de exención de tarifas de ruta y puede decidir además que, para determinadas categorías de vuelos exentos de este modo del pago de las tarifas de ruta que emanen del Anexo IV, los costes motivados por causa de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta puedan ser recaudados directamente por las Partes contratantes;

(d) aprueba los informes del Consejo relativos a las tarifas de ruta;

3. La Asamblea general puede:

(a) remitir al Consejo, para su estudio, cualquier asunto que emane de su competencia;

(b) delegar, cuando sea necesario, en el Consejo la facultad de tomar decisiones en aquellas materias que emanen de su competencia general, previstas en el apartado (a) del párrafo 2 del artículo 1;

(c) establecer cualquier otro órgano subsidiario, que estime necesario.

ARTÍCULO 7

1. El Consejo, en virtud de las facultades que le confiere el presente Convenio, puede adoptar decisiones respecto a las Partes contratantes, en lo relativo a las tareas enumeradas en el apartado 1 del artículo 2.

2. El Consejo, en virtud de las facultades de tutela que lo otorga el presente Convenio respecto a la Agencia:

(a) aprueba, tras haber consultado a las organizaciones representativas de los usuarios del espacio aéreo por él reconocidas, los programas de trabajo quinquenales y anuales de la Agencia, que esta última le presenta para el cumplimiento de las tareas previstas en el artículo 2, así como el plan financiero quinquenal y el presupuesto incluidas las obligaciones financieras, el informe de actividad de la Agencia y los informes presentados en cumplimiento del apartado (c) del párrafo 2 del artículo 2, del párrafo 3 del artículo 10 y del párrafo 1 del artículo 11 de los Estatutos de la Agencia;

(b) aprueba los principios que regulan la estructura general de la Agencia;

(c) supervisa las actividades de la Agencia en el ámbito de las tarifas de navegación aérea;

(d) determina, tras haber consultado a las organizaciones representativas de los usuarios del espacio aéreo y de los aeropuertos por él reconocidas, las condiciones generales de explotación del sistema común europeo de gestión de afluencia del tráfico aéreo previsto en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2, considerando debidamente las prerrogativas ejercidas por los Estados en la gestión de su espacio aéreo. Especialmente, estas condiciones generales deben prever las reglas aplicables, así como los procedimientos de constatación del no respeto de dichas reglas;

(e) formula directrices dirigidas a la Agencia, teniendo en cuenta los informes periódicos suministrados por aquella o cada vez que lo estime necesario para el cumplimiento de las tareas que la Agencia tiene encomendadas y aprueba las modalidades de cooperación entre la Agencia y las estructuras nacionales implicadas, para permitir a la Agencia preparar las propuestas adecuadas;

(f) designa, a propuesta del Director general, la sociedad de consultores auditores que presta su ayuda a la Oficina de Auditoría para examinar las cuentas del conjunto de ingresos y gastos;

(g) puede solicitar que los servicios de la Agencia sean objeto de inspecciones administrativas y técnicas;

(h) libera de responsabilidad al Director general en relación con su gestión del presupuesto;

(i) aprueba el nombramiento, por parte del Director general, de los Directores de la Agencia;

(j) aprueba el Estatuto del Director general, el Estatuto administrativo del personal, el Reglamento financiero y el Reglamento de contratación;

(k) puede autorizar el inicio, por parte de la Agencia, de negociaciones relativas a los acuerdos concretos referidos en el artículo 2; adopta los acuerdos negociados antes de someterlos a la aprobación de la Asamblea General, o los suscribe si ostenta una delegación, de conformidad a las disposiciones del párrafo 3 del artículo 13;

(l) aprueba un Reglamento sobre la protección de datos;

(m) en el cumplimiento de las tareas previstas en el apartado (f) del párrafo 1 del artículo 2, determina las reglas y procedimientos aplicables a las normas, especificaciones y prácticas relativas a los sistemas y servicios de gestión del tráfico aéreo.

3. El Consejo establece una Comisión de examen de resultados y una Comisión de reglamentación de la seguridad. Dichas Comisiones presentan propuestas al Consejo y se benefician de la asistencia y del apoyo administrativo de los servicios de la Agencia, que disponen de independencia suficiente para ejercer sus funciones.

4. El Consejo establece un Comité permanente de interfaz civil-militar.

5. El Consejo establece una Misión de Auditoría, a la que puede otorgar una delegación de atribución y, con límites precisos, una delegación de poderes.

6. El Consejo puede hacerse asistir por otros comités en otros ámbitos de la actividad de la Organización.

7. El Consejo puede otorgar una delegación de atribuciones y, con límites precisos, una delegación de poderes al Comité permanente de interfaz civil-militar y a cualquier otro comité creado tras la entrada en vigor del Convenio. Dichas delegaciones de atribuciones o de poderes no obstan a la facultad del Consejo para poder reclamar en cualquier momento un asunto dentro del marco de su misión de supervisión general.

ARTÍCULO 8

1. Las decisiones adoptadas en relación con las Partes contratantes por la Asamblea General, especialmente en base al apartado (a) del párrafo 2 del artículo 1 y del apartado primero del párrafo 1 del artículo 6 o por el Consejo, especialmente en base al apartado (b) del párrafo 2 del artículo 1 y del párrafo 1 del artículo 7, serán adoptadas por mayoría de los votos emitidos, a reserva de que dicha mayoría represente, al menos, tres cuartas partes de los votos ponderados emitidos, en función de la ponderación prevista en el artículo 11, y de que, al menos, tres cuartos de las Partes contratantes hayan votado.

Esta regla es igualmente de aplicación a las decisiones adoptadas en los casos enumerados en los apartados (l), (p) y (s) del párrafo 1 del artículo 2, en el párrafo 5 del artículo 2, en los apartados (a), (c) y (d) del párrafo 1 del artículo 6, en el párrafo 2 del artículo 6, en el apartado (b) del párrafo 3 del artículo 6, en los apartados (d), (j) y (k) del párrafo 2 del artículo 7, en los párrafos 3, 6 y 7 del artículo 7, en el artículo 12 y en los párrafos 2 y 3 del artículo 13.

Esta regla es igualmente de aplicación a las decisiones adoptadas de conformidad al artículo 3 del Anexo IV. Para el supuesto de determinación de tasas

unitarias, precios y condiciones de aplicación del sistema de tarifas de ruta enumerados en el apartado (c) del artículo 3 del Anexo IV, una decisión no es aplicable a una Parte contratante que hubiese votado en contra y que así lo decida. En tal caso, dicha Parte contratante tiene, no obstante, la obligación de presentar una exposición de sus motivos y no puede poner en entredicho la política común definida en el párrafo 2 del artículo 6.

2. Las decisiones adoptadas respecto a la Agencia por la Asamblea general, especialmente en base a los apartados (a) y (c) del párrafo 2 del artículo 1 y del apartado primero del párrafo 1 del artículo 6, o por el Consejo, especialmente en base a los apartados (b) y (c) del párrafo 2 del artículo 1, se adoptarán por mayoría de los votos emitidos, a reserva de que dicha mayoría represente más de la mitad de los votos ponderados emitidos, según la ponderación prevista en el artículo 11, siempre que hayan votado más de la mitad de las Partes contratantes. En supuestos de especial importancia, y a condición de que al menos un tercio de las Partes contratantes que tengan voz deliberante lo soliciten, la mayoría debe representar, al menos, tres cuartos de los votos emitidos en lugar de la mitad.

Esta regla es igualmente de aplicación a las decisiones adoptadas en los casos enumerados en el apartado (b) del párrafo 1 del artículo 6, en el apartado (a) del párrafo 3 del artículo 6, en los apartados (a) a (c) y (e) a (i), (l) y (m) del párrafo 2 del artículo 7, en el párrafo 2 del artículo 9 y en el párrafo 2 del artículo 10.

3. Sin embargo, serán adoptadas por unanimidad de los sufragios emitidos, aquellas decisiones que se refieran a las solicitudes de adhesión a la Organización enumeradas en el artículo 39, a las posibles modificaciones efectuadas al Anexo II, con la excepción del caso previsto en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 3 y del Anexo IV, y a las condiciones de salida o de adhesión enumeradas en los párrafos 4 y 5 del artículo 36 y en los párrafos 3 y 4 del artículo 38.

4. Las decisiones adoptadas por la Asamblea general y por el Consejo tienen fuerza obligatoria para las Partes contratantes y para la Agencia, con reserva de las disposiciones del artículo 9.

ARTÍCULO 9

1. Si una Parte contratante notifica a la Asamblea General o al Consejo que razones imperativas de interés nacional relativas a la defensa nacional o a la seguridad, le impiden dar curso a una decisión adoptada por mayoría de los votos emitidos con las condiciones previstas en el párrafo 1 del artículo 8 precedente, aquélla puede derogar dicha decisión bajo reserva de presentar a la Asamblea General o al Consejo una exposición de tales razones y una declaración especificando si:

(a) se trata de una cuestión tal que no hay objeción a que la decisión surta efecto respecto a las demás Partes contratantes, precisando que por su parte dicha

Parte contratante no aplicará la decisión o la aplicará solamente de forma parcial;

(b) se trata de una cuestión de tal importancia para los intereses nacionales de defensa y de seguridad que la decisión no debe ser puesta en práctica de ningún modo sin adoptar una segunda decisión, conforme a las modalidades enunciadas en el apartado (b) del párrafo 2 subsiguiente.

2. (a) Para el supuesto en que las modalidades enunciadas en el apartado (a) del párrafo 1 sean de aplicación, el Director general da cuenta a la Asamblea General o al Consejo, al menos una vez al año, del progreso en los trabajos tendentes a que ninguna Parte contratante tenga que derogar.

(b) Para el supuesto en que las modalidades enumeradas en el apartado (b) del párrafo 1 sean de aplicación, la puesta en marcha de la decisión se suspende y ésta se somete, en un plazo a determinar, a la Asamblea General, para una segunda decisión, incluso si la primera decisión es una decisión del Consejo. Si como consecuencia de este nuevo examen la segunda decisión confirma la primera, una Parte contratante puede derogarla con las condiciones previstas en el apartado (a) del párrafo 1 precedente. La Asamblea General volverá a examinar la primera decisión en un plazo que no podrá exceder de un año.

3. Para los supuestos de guerra o de conflicto, las disposiciones del presente Convenio no pueden atentar contra la libertad de acción de las Partes contratantes afectadas. Es aplicable el mismo principio en situación de crisis o de urgencia nacional. Cada Parte contratante puede especialmente recuperar temporalmente la responsabilidad, en todo o en parte, de los servicios del tráfico aéreo en el espacio aéreo que emane de su competencia por razones imperativas de interés nacional, en especial en el ámbito de la defensa. La estructura del sistema europeo de gestión del tráfico aéreo debe permitir la recuperación efectiva de dichos servicios, de conformidad a las necesidades de las Partes contratantes.

ARTÍCULO 10

1. La contribución anual de cada una de las Partes contratantes al presupuesto, para cada ejercicio, se determina conforme a la siguiente fórmula de reparto:

(a) una primera fracción, que representa el 30 % de la contribución, se calcula proporcionalmente al valor del producto nacional bruto de la Parte contratante, tal y como se define en el subsiguiente párrafo 2;

(b) una segunda fracción, que representa el 70 % de la contribución, se calcula proporcionalmente al valor del coste de base de las tarifas de ruta de la Parte contratante, tal y como se define en el siguiente párrafo 3.

2. El producto nacional bruto que se toma en cuenta, es el que resulta de las estadísticas establecidas

por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico —o, en su defecto, por cualquier organismo que ofrezca garantías equivalentes y designado en base a una decisión del Consejo— calculando la media aritmética de los tres últimos años, para los cuales dichas estadísticas estén disponibles. Se trata del producto nacional bruto, al coste de los factores y a precios corrientes, expresado en la unidad europea de cuenta apropiada.

3. El coste de base de las tarifas de ruta que se tiene en cuenta es el establecido para el penúltimo año anterior al ejercicio presupuestado de que se trate.

ARTÍCULO 11

1. La ponderación prevista en el artículo 8, se determina conforme al siguiente cuadro:

Porcentaje de la aportación anual de una Parte contratante en relación con las aportaciones anuales del conjunto de las Partes contratantes	Número de votos
Inferior al 1 %	1
De 1 a menos de 2 %	2
De 2 a menos de 3 %	3
De 3 a menos de 4,5 %	4
De 4½ % a menos de 6 %	5
De 6 a menos de 7½ %	6
De 7½ a menos de 9 %	7
De 9 a menos de 11 %	8
De 11 a menos de 13 %	9
De 13 a menos de 15 %	10
De 15 a menos de 18 %	11
De 18 a menos de 21 %	12
De 21 a menos de 24 %	13
De 24 a menos de 27 %	14
De 27 a menos de 30 %	15
30 %	16

2. La fijación inicial del número de votos se hace, a partir de la entrada en vigor del Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997, por referencia al cuadro anterior y conforme a la regla de determinación de las aportaciones anuales de las Partes contratantes al presupuesto de la Organización que figura en el precedente artículo 10.

3. En el supuesto de adhesión de un Estado, se procede de igual modo a una nueva fijación del número de votos de las Partes contratantes.

4. Cada año se procede a una nueva fijación del número de votos, según las disposiciones previstas anteriormente.

ARTÍCULO 12

La Asamblea General y el Consejo establecen sus Reglamentos internos, los cuales establecen fundamentalmente las reglas determinadas de la elección de un

Presidente y de un Vicepresidente, así como las reglas de aplicación al procedimiento de escrutinio y de quórum.

ARTÍCULO 13

1. La Organización mantiene con los Estados y las demás organizaciones internacionales interesadas las relaciones necesarias para la consecución de su fin.

2. La Asamblea General es, sin perjuicio de las normas del apartado (k) del párrafo 2 del artículo 7, del párrafo 3 del presente artículo y del artículo 15, la única competente para concluir en nombre de la Organización los acuerdos particulares necesarios para el cumplimiento de las tareas previstas en el artículo 2.

3. La Asamblea General puede, a propuesta del Consejo, delegar en este último la decisión de concluir acuerdos particulares, necesarios para el cumplimiento de las tareas previstas en el artículo 2.

ARTÍCULO 14

Los acuerdos particulares previstos en el artículo 2 deben establecer las tareas, derechos y obligaciones respectivas de las Partes en los acuerdos, así como las condiciones de financiación, y determinar las medidas a adoptar. Dichos acuerdos podrán negociarse por la Agencia, con las condiciones previstas en el apartado (k) del párrafo 2 del artículo 7.

ARTÍCULO 15

Dentro del marco de las directrices dadas por el Consejo, la Agencia puede establecer con los servicios técnicos interesados, públicos o privados, procedentes de las Partes contratantes, de Partes no contratantes o de organismos internacionales, las relaciones indispensables para la coordinación del tráfico aéreo y el funcionamiento de sus propios servicios. A tal efecto puede suscribir, en nombre de la Organización, bajo reserva de informar al Consejo, contratos de carácter puramente administrativo, técnico o mercantil, en la medida en que sean necesarios para su funcionamiento.

ARTÍCULO 16

1. El carácter de utilidad pública, llegado el caso, queda reconocido de conformidad a las legislaciones nacionales y con los efectos que se deriven de lo dispuesto en las mismas respecto a la expropiación por causa de utilidad pública, en las adquisiciones necesarias de bienes inmuebles para el establecimiento de las instalaciones de la Organización, con sujeción al acuerdo de los Gobiernos interesados. A falta de acuerdo amistoso, el procedimiento de expropiación por causa de utilidad pública podrá ser promovido por las autoridades competentes del Estado de que se trate, conforme

a su legislación nacional, al objeto de realizar dichas adquisiciones.

2. Cuando en el territorio de las Partes contratantes no exista el procedimiento a que se refiere el párrafo anterior, la Organización podrá acogerse a los procedimientos de adquisición forzosa aplicables, en beneficio de la aviación civil y de las telecomunicaciones.

3. Las Partes contratantes reconocen a la Organización, en cuanto a las obras y servicios establecidos por su cuenta en sus respectivos territorios, el beneficio de aplicar los reglamentos nacionales relativos a las limitaciones del derecho de propiedad inmobiliaria por causa de utilidad pública, en favor de los servicios nacionales que tengan el mismo objeto y, en especial, de aquellas que se refieran a las servidumbres de utilidad pública.

4. La Organización asumirá los gastos que resulten de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo, incluido el importe de las indemnizaciones debidas, de conformidad a la legislación del Estado en cuyo territorio estén situados los bienes.

ARTÍCULO 17

En el ejercicio de las tareas previstas en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, la Agencia aplica los reglamentos en vigor en los territorios de las Partes contratantes y en los espacios aéreos donde la prestación de los servicios del tráfico aéreo le estuviese encomendada, en virtud de acuerdos internacionales en los que aquéllas sean Partes.

ARTÍCULO 18

En el ejercicio de las funciones previstas en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, y con la limitación de los derechos conferidos a los servicios de tráfico aéreo, la Agencia da a los comandantes de aeronave todas las instrucciones necesarias. Éstos estarán obligados a cumplirlas, salvo en los casos de fuerza mayor previstos en los reglamentos mencionados en el artículo anterior.

ARTÍCULO 19

1. En el ejercicio de las tareas previstas en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2, la Organización determinará, de conformidad con las condiciones generales previstas en el apartado (d) del párrafo 2 del artículo 7, las medidas de regulación necesarias y se las comunicará a los operadores de aeronaves y a los servicios adecuados de tráfico aéreo. Las Partes contratantes vigilan para que los operadores de aeronaves, los comandantes de aeronaves y los servicios adecuados de tráfico aéreo cumplan estas medidas, salvo imperiosas razones de seguridad.

2. El respeto por los servicios de tráfico aéreo de una Parte contratante, de las condiciones generales o de

las medidas de regulación enumeradas en el párrafo 1 del presente artículo es de la exclusiva responsabilidad de dicha Parte contratante.

3. A solicitud de la Organización, en caso de inobservancia de las condiciones generales o de las medidas de regulación enumeradas en el párrafo 1 del presente artículo, por un operador de aeronave o por un comandante de aeronave, el procedimiento de persecución de un infractor puede ser iniciado:

(a) por la Parte contratante en cuyo territorio haya sido constatado el incumplimiento;

(b) por la Organización, de conformidad a los criterios de competencia enumerados en el artículo 35, si la Parte contratante en cuyo territorio debe llevarse a cabo el procedimiento está de acuerdo.

4. Las Partes contratantes están obligadas a incorporar a su legislación nacional disposiciones que aseguren el respeto de las condiciones generales, previstas en el apartado (d) del párrafo 2 del artículo 7.

ARTÍCULO 20

En el ejercicio de las funciones previstas en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2, así como, en su caso, de las funciones previstas en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, las infracciones a los reglamentos de navegación aérea cometidas en el espacio aéreo en que la Agencia ejerza sus funciones, se hacen constar en actas por los agentes designados al efecto, sin perjuicio del derecho reconocido por las legislaciones nacionales a los agentes de las Partes contratantes para constatar infracciones de igual naturaleza. Las actas anteriormente mencionadas tienen igual valor ante los tribunales nacionales que las levantadas por los agentes nacionales cualificados para constatar infracciones de igual naturaleza.

ARTÍCULO 21

1. La distribución de publicaciones y demás material de información expedido por la Organización o destinado a ésta, y que corresponda a sus actividades oficiales, no está sujeta a ninguna restricción.

2. Para sus comunicaciones oficiales y para la transmisión de toda su documentación, la Organización disfrutará de un trato no menos favorable que el concedido por cada Parte contratante a organizaciones internacionales similares.

ARTÍCULO 22

1. La Organización está exenta del pago de cualquiera derecho e impuesto en lo que respecta a su constitución, disolución y liquidación en el territorio de las Partes contratantes.

2. Está exenta de cualquier derecho e impuesto a que pudiera dar lugar la adquisición de bienes inmuebles necesarios para el desempeño de su misión.

3. Está exenta de cualquier impuesto directo que pudiera serle de aplicación, así como de sus bienes, haberes e ingresos.

4. Está exenta del pago de cualquier contribución fiscal indirecta que pudiera seguirse de la emisión de empréstitos y de los que fuera deudora a título personal.

5. Está exenta de cualquier impuesto de carácter extraordinario o discriminatorio.

6. Las exenciones previstas en el presente artículo no se extienden a los impuestos y tasas percibidos como remuneración de servicios de utilidad general.

ARTÍCULO 23

1. La Organización está exenta de cualquier derecho aduanero e impuesto o tarifa de efecto equivalente, distintos de las tarifas que correspondan a servicios prestados, y exceptuada de cualquier prohibición y restricción a la importación o exportación relativa a los materiales, equipos, suministros y demás artículos importados para su uso oficial por la Organización y estén destinados a los edificios e instalaciones de la Organización o a su funcionamiento.

2. Las mercancías importadas de este modo no podrán ser vendidas, prestadas o cedidas, ya sea a título oneroso o lucrativo, en el territorio de la Parte contratante en la cual hayan sido introducidas, excepto con las condiciones señaladas por el Gobierno de la Parte contratante interesada.

3. Podrá adoptarse cualquier medida de control que se considere conveniente para asegurarse de que los materiales, equipos, suministros y demás artículos indicados en el párrafo primero e importados con destino a la Organización, hayan sido efectivamente enviados a la mencionada Organización y estén destinados a sus inmuebles e instalaciones oficiales o a su funcionamiento.

4. La Organización está exenta de cualquier derecho de aduana y liberada de cualquier prohibición o restricción a la importación o exportación, en lo que respecta a las publicaciones a que se refiere el artículo 13 de los Estatutos anexos.

ARTÍCULO 24

1. La Organización puede poseer cualesquiera divisas y tener cuentas en cualquier moneda en la cuantía necesaria para llevar a cabo operaciones que correspondan a sus fines.

2. Las Partes contratantes se comprometen a concederle las autorizaciones necesarias para efectuar, de conformidad con las modalidades previstas en los reglamentos nacionales y acuerdos internacionales aplicables, todos los movimientos de fondos ocasionados por la constitución y la actividad de la Organización, incluyendo la emisión y servicio de empréstitos,

cuando la emisión de estos últimos hubiera sido autorizada por el Gobierno de la Parte contratante interesada.

ARTÍCULO 25

1. La Agencia podrá recurrir al servicio de personas cualificadas que sean nacionales de las Partes contratantes.

2. Los miembros del personal de la Organización y familiares a su cargo disfrutarán de las excepciones con relación a las disposiciones restrictivas sobre inmigración y las que regulan el registro de extranjeros que, generalmente, se reconocen al personal de organizaciones internacionales similares.

3. (a) En períodos de crisis internacional, las Partes contratantes conceden a los miembros del personal de la Organización y familiares a su cargo las mismas facilidades de repatriación que las reconocidas al personal de otras organizaciones internacionales.

(b) Las obligaciones del personal de la Organización con respecto a la misma no se verán afectadas por lo dispuesto en el apartado (a) anterior.

4. Solamente se podrá hacer excepción de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo en virtud de razones de orden, seguridad y salud públicos.

5. Los miembros del personal de la Organización:

(a) disfrutarán de franquicia de derechos e impuestos de aduana distintos de las tarifas o contribuciones por servicios prestados para la importación de sus efectos personales, muebles y demás enseres domésticos usados que procedan del extranjero, al establecerse por vez primera y para la repatriación de los mismos efectos, muebles y objetos, cuando cesen en sus funciones;

(b) pueden importar con carácter temporal, al iniciar sus funciones en el territorio de una de las Partes contratantes, su automóvil particular y, posteriormente, reexportarlo con franquicia, con fecha límite, cuando cese su período de servicio, y sujetándose, en ambos casos, a cualquier modificación que considere necesaria, en cada caso concreto, el Gobierno de la Parte contratante interesada;

(c) gozará de inviolabilidad en lo que se refiere a todos sus escritos y documentos oficiales.

6. Las Partes contratantes no tendrán obligación de conceder a sus propios nacionales las facilidades previstas en los apartados (a) y (b) del anterior párrafo 5.

7. Además de los privilegios, exenciones y facilidades previstas para el personal de la Organización, el Director general de la Agencia gozará de inmunidad de jurisdicción en relación con sus actos, incluyendo sus manifestaciones orales y escritas efectuadas en el marco de su actuación oficial; esta inmunidad no será aplicable en caso de infracciones al código de circulación o en caso de daños causados por un vehículo de su propiedad, o conducido por él mismo.

8. Los Gobiernos interesados adoptarán las medidas que sean necesarias para asegurar la libertad de transferencia de los sueldos netos.

ARTÍCULO 26

Los representantes de las Partes contratantes disfrutarán de inviolabilidad en el ejercicio de sus funciones, así como en el transcurso de sus viajes que tengan como destino u origen el lugar de reunión, en relación con todos sus escritos y documentos oficiales.

ARTÍCULO 27

Debido a su régimen propio de previsión social, la Organización, el Director general y el personal de la Organización, estarán exentos de cualquier cotización obligatoria a los organismos nacionales de previsión social, sin perjuicio de los acuerdos existentes entre la Organización y una de las Partes contratantes a la entrada en vigor del Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997.

ARTÍCULO 28

1. La responsabilidad contractual de la Organización se regirá por la ley aplicable al contrato de que se trate.

2. Con respecto a la responsabilidad no contractual, la Organización deberá reparar los daños causados por culpa de sus órganos o de sus agentes en el desempeño de sus funciones, en la medida en que dichos daños les sean imputables. Lo dispuesto anteriormente, no excluirá el derecho a otras reparaciones, basado en la aplicación de la legislación nacional de las Partes contratantes.

ARTÍCULO 29

1. (a) Las instalaciones de la Organización son inviolables. Los bienes y haberes de la Organización están exentos de cualquier requisa, expropiación y confiscación.

(b) Los archivos de la Organización y todos los escritos y documentos oficiales que le pertenezcan son inviolables donde quiera que se encuentren.

2. Los bienes y haberes de la Organización no podrán ser embargados ni ser objeto de medidas de ejecución forzosa, salvo en virtud de resolución judicial. Dicha resolución judicial no podrá ser adoptada sino con el requisito de que la Organización haya sido informada en un plazo razonable del procedimiento en cuestión y haya, sin embargo, podido disponer de medios adecuados para desarrollar su defensa. Las instalaciones de la Organización no podrán ser embargadas ni ser objeto de medidas de ejecución forzosa.

3. No obstante, para llevar a cabo investigaciones judiciales y asegurar la ejecución de las resoluciones judiciales en sus respectivos territorios, las autoridades competentes del Estado donde tenga su sede la Organización y los de los demás Estados en que se encuentren las instalaciones y archivos tendrán acceso a dichas instalaciones y archivos, previa comunicación al Director general de la Agencia.

ARTÍCULO 30

1. La Organización cooperará en todo momento con las autoridades competentes de las Partes contratantes, con el objeto de facilitar la correcta administración de la justicia, garantizar la observancia de los reglamentos de policía e impedir cualquier abuso al que pudieran dar lugar los privilegios, inmunidades, exenciones o facilidades, enunciados en el presente Convenio.

2. La Organización facilitará, en la medida de lo posible, la realización de los trabajos de interés público que deban efectuarse en el territorio de las Partes contratantes, en el interior o en las proximidades de los inmuebles que le estén destinados.

ARTÍCULO 31

En el ejercicio de las tareas previstas en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2, así como, en su caso, de las tareas previstas en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, los acuerdos internacionales y los reglamentos nacionales relativos al acceso, sobrevuelo y seguridad del territorio de las Partes contratantes afectadas, serán de obligado cumplimiento para la Agencia, la cual adoptará todas las medidas necesarias para su aplicación.

ARTÍCULO 32

En el ejercicio de las tareas previstas en el apartado (e) del párrafo 1 del artículo 2, así como, en su caso, las tareas previstas en el apartado (b) del párrafo 2 del artículo 2, la Agencia está obligada a facilitar, a aquellas Partes contratantes que así lo soliciten, toda la información relativa a las aeronaves de que tenga conocimiento en el ejercicio de sus funciones, vinculadas al espacio aéreo de la Parte contratante afectada, con el objeto de permitir a las mencionadas Partes contratantes afectadas controlar la aplicación de los acuerdos internacionales y de los reglamentos nacionales.

ARTÍCULO 33

Las Partes contratantes reconocen que es necesario para la Agencia el conseguir su equilibrio financiero y se comprometen a poner a su disposición los medios financieros apropiados, dentro de los límites y condiciones establecidos por el presente Convenio y por los Estatutos de la Agencia que figuran en el Anexo I.

ARTÍCULO 34

1. Cualquier controversia que pudiera surgir entre dos Partes contratantes o incluso entre una o varias Partes contratantes y la Organización, a propósito de la interpretación, aplicación o ejecución del presente Convenio, especialmente en lo relativo a su existencia, validez o rescisión, que no hubiera podido solucionarse en un plazo de seis meses mediante negociaciones directas o por cualquier otro medio, se someterá al arbitraje del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya, de conformidad al Reglamento facultativo de arbitraje del mencionado Tribunal.

2. El número de árbitros se fija en tres.

3. El arbitraje se celebrará en La Haya. La Oficina internacional del Tribunal Permanente de Arbitraje hace las funciones de secretaría y proporciona servicios administrativos, según las instrucciones impartidas por el Tribunal Permanente de Arbitraje.

4. Las decisiones del Tribunal Permanente de Arbitraje son obligatorias para las Partes en la controversia.

ARTÍCULO 35

1. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Anexo IV en materia de recaudación forzosa de las tarifas de ruta, las jurisdicciones de las Partes contratantes son las únicas competentes para conocer de las diferencias que puedan surgir entre la Organización, representada por el Director general de la Agencia, y cualquier persona física o jurídica, relativas a la aplicación de los actos que emanan de la Organización.

2. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Anexo IV en materia de recaudación forzosa de tarifas de ruta, el procedimiento se inicia en el territorio de la Parte contratante:

(a) en que el demandado tenga su domicilio o su sede;

(b) en que el demandado tenga un establecimiento mercantil, si su domicilio o su sede no se encuentran en el territorio de una Parte contratante;

(c) en que el demandado tenga bienes, a falta de los criterios de competencia enumerados en los apartados (a) y (b) precedentes;

(d) en que EUROCONTROL tenga su sede, a falta de los criterios de competencia enumerados en los anteriores apartados (a) a (c).

ARTÍCULO 36

1. Las modificaciones introducidas en las condiciones previstas en el presente Convenio, a los Estatutos de la Agencia que figuran en el Anexo I y a los artículos 16 y siguientes de las disposiciones relativas al sistema común de tarifas de ruta que figuran en el

Anexo IV, son válidas y surten efecto en el territorio de las Partes contratantes.

2. Las disposiciones fiscales que figuran en el Anexo III y los artículos 1 a 15, incluidas las normas relativas al sistema común de tarifas de ruta que figuran en el Anexo IV, no son susceptibles de modificación por parte de la Asamblea General.

3. Cada Parte contratante está obligada por el Anexo IV, por un plazo de cinco años, contados desde la entrada en vigor del presente Convenio. El mencionado plazo de cinco años será prorrogado automáticamente por períodos de cinco años. La Parte contratante que notifique por escrito a la Asamblea General, con una antelación mínima de dos años a la finalización del período en curso, que no desea dicha prórroga no continuará obligada por el Anexo IV, al finalizar dicho período.

4. Los derechos y obligaciones de la Parte contratante que se retire podrán determinarse, de ser necesario, mediante un acuerdo específico suscrito por aquélla y la Organización.

Dicho acuerdo deberá ser aprobado por unanimidad de los votos emitidos por la Asamblea General, no participando en la votación la Parte contratante que se retira.

5. La Parte contratante que no continúe vinculada por el Anexo IV puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la Asamblea General su deseo de obligarse de nuevo por las disposiciones del Anexo IV. La Parte contratante en cuestión se halla nuevamente obligada por el Anexo IV a los seis meses, computados desde el día en que la Asamblea General, actuando por unanimidad de los votos emitidos por las Partes contratantes que participan en el sistema común, haya aceptado dicha solicitud. La Parte contratante mencionada se encuentra obligada por el Anexo IV durante un plazo de cinco años, computados desde el día en que, de nuevo, se halle obligada por el Anexo IV. Este plazo será automáticamente prorrogado en idénticas condiciones a las enumeradas en el anterior párrafo 3.º

ARTÍCULO 37

Las Partes contratantes se comprometen a aplicar en beneficio de la Agencia las disposiciones legales vigentes encaminadas a salvaguardar la continuidad de los servicios de utilidad general, necesarios para el buen funcionamiento de los servicios operativos.

ARTÍCULO 38

1. El presente Convenio, tal y como resulta modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y posteriormente por el Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997, queda prorrogado por tiempo indefinido.

2. Una vez que el Convenio prorrogado de este modo haya estado en vigor durante veinte años, cual-

quier Parte contratante mediante notificación escrita al Gobierno del Reino de Bélgica, que lo pondrá en conocimiento de los Gobiernos de los demás Estados contratantes, podrá finalizar en lo que a ella se refiere la aplicación del Convenio.

La decisión de retirarse surtirá efecto al finalizar el año siguiente a aquel en el que la retirada haya sido notificada, a condición de que el acuerdo específico, previsto en el subsiguiente párrafo 3, haya sido suscrito en dicha fecha. En su defecto, la decisión de retirarse surtirá efecto en la fecha establecida en el acuerdo específico mencionado.

3. Los derechos y obligaciones, especialmente en materia financiera, de la Parte contratante que se retire serán determinados mediante un acuerdo específico suscrito entre aquélla y la Organización.

Dicho acuerdo tendrá que ser aprobado por la unanimidad de los votos emitidos por parte de la Asamblea General y sin que participe en la votación la Parte contratante que se retira.

4. La Organización podrá disolverse si el número de Partes contratantes se reduce a menos del 50 % de las Partes firmantes del mencionado Protocolo de 1997, con el requisito de una decisión de la Asamblea General, actuando por unanimidad de los votos emitidos.

5. Si la Organización se disuelve por aplicación de lo dispuesto anteriormente, su personalidad y capacidad jurídicas, en el sentido del artículo 4, seguirán subsistentes a efectos de su liquidación.

ARTÍCULO 39

1. La adhesión al presente Convenio, tal y como resulta modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y por el Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997, por parte de cualquier Estado no firmante de este último Protocolo queda subordinada al acuerdo de la Asamblea General, actuando por unanimidad de los votos emitidos.

2. El Presidente de la Asamblea General notificará al Estado no firmante la decisión de aceptar su adhesión.

3. El instrumento de adhesión quedará depositado ante el Gobierno del Reino de Bélgica, el cual lo notificará a los Gobiernos de los demás Estados firmantes y adheridos.

4. La adhesión entrará en vigor a partir del primer día del segundo mes siguiente al depósito del instrumento de adhesión.

ARTÍCULO 40

1. La adhesión al presente Convenio, modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y por el Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997, está abierto a las organizaciones regionales de integración económica, en las condiciones que convengan las Partes contratantes y estas organizaciones, de las que uno o

varios Estados firmantes sean miembros, debiendo figurar tales condiciones en un Protocolo adicional al Convenio.

2. El instrumento de adhesión se deposita ante el Gobierno del Reino de Bélgica, quien lo notificará a las demás Partes.

3. La adhesión de una organización regional de integración económica tendrá efecto el primer día del segundo mes siguiente al depósito del instrumento de adhesión, siempre que el Protocolo adicional mencionado en el párrafo 1 haya entrado en vigor.

El presente texto refundido del Convenio y sus Anexos han sido redactados en idioma alemán, inglés, búlgaro, croata, danés, español, francés, griego, húngaro, italiano, neerlandés, noruego, portugués, rumano, eslovaco, esloveno, sueco, checo y turco. En virtud de la cláusula final del Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea «EUROCONTROL», de 13 de diciembre de 1960, de la cláusula final del Protocolo de 12 de febrero de 1981, modificativo de dicho Convenio, así como de la cláusula final del Protocolo abierto a la firma en Bruselas en 1997 y refundiendo dicho Convenio como consecuencia de las diferentes modificaciones realizadas, será fehaciente el texto en idioma francés, en caso de discrepancia entre los textos.

ANEXO I

Estatutos de la Agencia

ARTÍCULO 1

1. La Agencia es el órgano encargado de alcanzar los objetivos y de ejecutar las tareas enumeradas en el Convenio, o fijadas por la Asamblea General o el Consejo y sus órganos subsidiarios. Establece y somete a los órganos competentes propuestas relativas al ejercicio de sus funciones y a la ejecución de sus tareas, así como a otras tareas delegadas a la Organización. Asimismo, presta su asistencia a la Asamblea General y al Consejo, así como a sus órganos subsidiarios, en el ejercicio de sus funciones de vigilancia.

2. En el ejercicio de sus funciones, la Agencia puede hacerse asistir, cuando sea necesario, por expertos civiles y militares designados por los Estados o por las organizaciones proveedoras de servicios afectados.

3. La Agencia sirve de punto de centralización para la cooperación y la coordinación intergubernamentales, en el ámbito de la navegación aérea, somete propuestas y proporciona el apoyo necesario para la convergencia hacia un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo y su puesta en práctica.

4. Suministra, en especial, los servicios de reglamentación, información, apoyo y consejo a las Partes

contratantes y, en base a acuerdos concluidos en aplicación del artículo 2 del Convenio, a las organizaciones internacionales reconocidas y a Estados no contratantes.

5. En especial, la Agencia:

(a) coordina los planes de ejecución de las Partes contratantes para asegurar la convergencia hacia un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(b) examina las cuestiones relativas al ámbito de la navegación aérea, estudiadas por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) o por cualquier organización internacional en materia de aviación civil, y coordina y somete modificaciones a los documentos de la OACI;

(c) elabora propuestas de planes detallados dirigidos a la armonización e integración de los servicios y sistemas de tráfico aéreo, en especial los elementos de tierra y embarcados de los sistemas de navegación aérea de las Partes contratantes, con el objeto de establecer un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo;

(d) elabora propuestas relativas al mecanismo de planificación y organización estratégicas de las rutas y de las estructuras de apoyo del espacio aéreo, en coordinación con los expertos civiles y militares designados por los Estados;

(e) elabora propuestas con objeto de armonizar la reglamentación aplicable a los servicios de la circulación aérea, elabora políticas coordinadas o comunes para mejorar la gestión del tráfico aéreo en el emplazamiento y los alrededores de los aeropuertos y favorece la mejora de la eficacia y de la flexibilidad en la utilización del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares;

(f) hace propuestas o juega un papel consultivo en todos los aspectos de la política general y de planificación. Su campo de acción no se limita a la gestión del tráfico aéreo en ruta, sino que se extiende a una aproximación integrada, «puerta a puerta», de la gestión del tráfico aéreo. Se beneficia de la asistencia de expertos nacionales para elaborar propuestas en la materia;

(g) estudia y promueve medidas dirigidas a la mejora de la eficacia y del rendimiento dentro del ámbito de la navegación aérea;

(h) elabora criterios, procedimientos y métodos comunes para asegurar una eficacia y calidad máximas de los sistemas de gestión y de los servicios del tráfico aéreo;

(i) coordina los programas de investigación, desarrollo, pruebas y evaluación (RTDE) de las organizaciones nacionales de gestión del tráfico aéreo, especialmente la recogida y difusión de resultados;

(j) realiza estudios, pruebas y trabajos conjuntos de investigación aplicada, así como otros desarrollos técnicos;

(k) establece, concibe, pone a punto, valida y organiza la ejecución de un sistema uniforme de gestión del tráfico aéreo en Europa, bajo los auspicios del Consejo.

6. Cuando asegura servicios de navegación aérea, la Agencia tiene como misión:

- (a) evitar abordajes entre aeronaves;
- (b) garantizar el flujo, ordenado y rápido, del tráfico aéreo;
- (c) propiciar los dictámenes e informaciones útiles para la realización segura y eficaz de los vuelos;
- (d) alertar a los órganos adecuados, cuando las aeronaves tengan necesidad de auxilio por parte de los servicios de búsqueda y salvamento, y prestar a estos órganos el apoyo necesario.

7. La Agencia trabaja en estrecha colaboración con las organizaciones de usuarios, al objeto de satisfacer, lo más eficaz y económicamente posible, las necesidades de la aviación civil. Asimismo, trabaja en estrecha colaboración con las autoridades militares, con el objetivo de satisfacer, en iguales condiciones, las necesidades específicas de la aviación militar.

8. Para el ejercicio de su misión, la Agencia puede, en particular, construir y explotar los edificios e instalaciones que le sean necesarios. No obstante, recurrirá a los servicios técnicos nacionales y utilizará las instalaciones nacionales existentes, siempre que se justifique desde un punto de vista técnico y económico, con el objeto de evitar cualquier utilización duplicada.

ARTÍCULO 2

1. Sin perjuicio de las facultades reconocidas a la Asamblea General y al Consejo, la Agencia estará administrada por un Director general, quien gozará de una amplia autonomía de gestión para la ubicación, utilización y buen funcionamiento de los medios técnicos, financieros y de personal puestos a su disposición. En base a ello, adopta las iniciativas que estime necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones.

2. Sin embargo, el Director general debe, con el fin de someterlo a la aprobación del Consejo, de conformidad con las disposiciones del Convenio:

- (a) elaborar los programas de trabajo anual y quinquenal, haciendo mención expresa de la evolución de los costes y de las tasas unitarias;
- (b) fijar el plan financiero quinquenal y el presupuesto, incluyendo las obligaciones financieras, las tarifas unitarias y los precios en las condiciones previstas en el Anexo IV;
- (c) presentar al Consejo un informe anual acerca de las actividades y de la situación financiera de la Organización;
- (d) presentar los principios que regulan la estructura general de la Agencia y los pormenores de esta estructura que dependan de la exclusiva responsabilidad del Director general.

3. Además, el Director general:

- (a) rinde cuentas con carácter periódico y solicita instrucciones del Consejo, siempre que exista riesgo de no alcanzar los objetivos, de sobrepasar los plazos o los techos financieros, o en el supuesto de modificaciones sustanciales introducidas en los programas;
- (b) negocia los acuerdos previstos en el artículo 2 del Convenio, en el marco de las directrices emitidas por el Consejo.

ARTÍCULO 3

El Director general elabora y somete a la aprobación del Consejo el Reglamento de contratación que se refiere a:

- (a) la firma de contratos para el suministro de bienes y servicios para la Organización;
- (b) el suministro de bienes y servicios por parte de la Organización;
- (c) la venta o la cesión de activos excedentes.

ARTÍCULO 4

El Director general elabora y somete a la aprobación del Consejo el Reglamento financiero que establece, especialmente, los requisitos que regulan el pago de las aportaciones nacionales, así como los requisitos para recurrir a créditos por parte de la Agencia, y vela por la buena gestión financiera incluida la auditoría interna.

ARTÍCULO 5

1. Sin perjuicio del derecho de las Partes contratantes para presentar propuestas, el Director general elabora y somete a la aprobación del Consejo el Estatuto administrativo del personal de la Agencia:

- (a) aquél contendrá, en especial, disposiciones relativas a la nacionalidad del personal, a los procedimientos y principios para la selección y el reclutamiento, a tablas salariales, a pensiones, al impuesto interno, a incompatibilidades, al secreto profesional y a la continuidad en el servicio;
- (b) la selección del personal de la Agencia, se realiza entre los nacionales de las Partes contratantes. El personal de los Estados no contratantes puede ser contratado en el marco de la aplicación de los acuerdos previstos en el párrafo 3 del artículo 2 del Convenio, o, en supuestos excepcionales, mediante una decisión del Director general, debidamente motivada.

2. El Tribunal administrativo de la Organización Internacional del Trabajo será el único competente para conocer acerca de los litigios que enfrenten a la Organización y al personal de la Agencia, con exclusión de cualquier otra jurisdicción nacional o internacional.

ARTÍCULO 6

1. El Director general es nombrado para un mandato de cinco años, por la Asamblea General, por mayoría ponderada, a condición de que dicha mayoría alcance las tres cuartas partes de los votos ponderados emitidos, conforme a la ponderación prevista en el artículo 11 del Convenio, siempre que al menos tres cuartos de las Partes contratantes hayan votado. Su mandato es susceptible de ser renovado una sola vez, en idénticas condiciones. El Estatuto del Director general se aprueba por el Consejo.

2. El Director general representa a la Organización ante los Tribunales y en cualquier acto de la vida civil.

3. Además, de conformidad a las políticas decretadas por la Asamblea General y por el Consejo, el Director general:

(a) puede nombrar a los miembros del personal y poner fin a sus servicios, en las condiciones previstas en el Estatuto administrativo del personal; el nombramiento para un mandato de cinco años, como regla general, renovable por una sola vez, con funciones de grado A 1 y A 2, se somete a la aprobación del Consejo;

(b) puede contratar empréstitos, en las condiciones prescritas en el Reglamento financiero y dentro de las limitaciones establecidas al efecto por el Consejo;

(c) puede firmar contratos de conformidad con el Reglamento de contratación aludido en el artículo 3 y dentro de las limitaciones establecidas a tal efecto por el Consejo;

(d) elabora y somete a la aprobación del Consejo el Reglamento de protección de datos, previsto en el apartado (l) del párrafo 2 del artículo 7 del Convenio;

(e) elabora y presenta a la aprobación del Consejo las reglas y los procedimientos aplicables a las normas, especificaciones y prácticas relativas a los sistemas y servicios de gestión del tráfico aéreo.

4. El Director general ejerce sus funciones sin tener que dar cuenta previamente al Consejo, pero mantiene informado a este último de todas las medidas adoptadas en base a los poderes anteriormente citados.

5. El Consejo determina las condiciones en las que el Director general puede ser sustituido en caso de incapacidad.

ARTÍCULO 7

1. El presupuesto debe mantener un equilibrio entre ingresos y gastos.

Todos los ingresos y gastos de la Agencia deben ser objeto de previsiones para cada ejercicio presupuestario.

2. El ejercicio presupuestario comienza el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre.

3. El Director general somete el proyecto de presupuesto y el plan financiero quinquenal a la aproba-

ción del Consejo, a más tardar el 31 de octubre del año anterior.

ARTÍCULO 8

1. La Organización puede obtener mediante empréstitos en los mercados financieros internacionales los fondos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

2. La Organización puede emitir empréstitos en los mercados financieros de una Parte contratante, dentro del marco del reglamento nacional aplicable a la emisión de empréstitos internos o, a falta de tal reglamento, con el acuerdo de la Parte contratante.

3. El Reglamento financiero establece los procedimientos por los que la Organización contrata y reembolsa los empréstitos.

4. Cada presupuesto y cada plan financiero quinquenal fijan el importe máximo que la Organización puede tomar en empréstitos, durante el transcurso de los años cubiertos por el presupuesto y el plan financiero quinquenal.

5. En los ámbitos contemplados por el presente artículo, la Organización actúa de acuerdo con las autoridades competentes de las Partes contratantes o con su banco emisor.

ARTÍCULO 9

El presupuesto y el plan financiero quinquenal pueden ser revisados durante el ejercicio, si así lo exigen las circunstancias, de acuerdo con las reglas previstas para su elaboración y aprobación.

ARTÍCULO 10

1. Las cuentas del conjunto de ingresos y gastos presupuestarios de la Agencia y la gestión financiera de la misma son objeto de comprobación cada año por una Oficina de Auditoría.

2. La Oficina de Auditoría está asistida en su tarea por sociedades externas de consultores auditores. Las sociedades externas de consultores auditores son nombradas por el Consejo, para un mandato de tres años, de conformidad al apartado (f) del párrafo 2 del artículo 7 del Convenio.

3. La verificación efectuada por la Oficina de Auditoría, con la asistencia de consultores auditores externos, tiene como objetivo la comprobación de la regularidad de los ingresos y gastos y asegurar una buena gestión financiera. Tras el cierre de cada ejercicio, la Oficina de Auditoría somete al Consejo un informe, al que se adjuntan las observaciones de la Agencia. El Consejo puede ordenar a la Agencia que adopte las medidas adecuadas, recomendadas en el informe de auditoría, de conformidad al apartado (a) del párrafo 2 del artículo 7 del Convenio.

4. La Oficina de Auditoría vela para que un mecanismo de control interno adecuado sea puesto en prácti-

ca en el seno de la Agencia conforme a las prácticas y principios de buena gestión.

5. La Oficina de Auditoría puede examinar otros asuntos financieros relativos a la Agencia, conforme a su mandato.

ARTÍCULO 11

1. Los servicios de la Agencia pueden, a solicitud del Consejo, actuando por iniciativa propia o a instancia del Director general, ser objeto de inspecciones administrativas y técnicas.

2. Dichas inspecciones se llevan a cabo por agentes pertenecientes a las administraciones de las Partes contratantes con ayuda externa si fuera necesario. Cada misión de inspección se compone, como mínimo, de dos personas de distinta nacionalidad. Cualquier misión de inspección debería incluir, siempre que sea posible, una persona que haya participado en una inspección anterior.

ARTÍCULO 12

El Consejo determina los idiomas de trabajo de la Agencia.

ARTÍCULO 13

La Agencia realiza las publicaciones que sean necesarias para su funcionamiento.

ARTÍCULO 14

Cualquier proyecto de modificación de los Estatutos se someterá a la aprobación de la Asamblea General, de conformidad a lo dispuesto en el apartado (a) del párrafo 1 del artículo 6.

ANEXO II

Regiones de información de vuelo

República Federal de Alemania:

Región superior de información de vuelo Berlín.
Región superior de información de vuelo Hannover.
Región superior de información de vuelo Rhein.
Región de información de vuelo Bremen.
Región de información de vuelo Düsseldorf.
Región de información de vuelo Frankfurt.
Región de información de vuelo München.
Región de información de vuelo Berlín.

República de Austria:

Región de información de vuelo Wien.

Reino de Bélgica-Gran Ducado de Luxemburgo:

Región superior de información de vuelo Bruxelles.
Región de información de vuelo Bruxelles.

República de Bulgaria:

Región de información de vuelo Sofía.
Región de información de vuelo Varna.

República de Chipre:

Región de información de vuelo Nicosia.

República de Croacia:

Región de información de vuelo Zagreb.

Reino de Dinamarca:

Región de información de vuelo Kobenhavn.

Reino de España:

Región superior de información de vuelo Madrid.
Región de información de vuelo Madrid.
Región superior de información de vuelo Barcelona.
Región de información de vuelo Barcelona.
Región superior de información de vuelo Islas Canarias.
Región de información de vuelo Islas Canarias.

República Francesa-Principado de Mónaco (*):

Región superior de información de vuelo France.
Región de información de vuelo París.
Región de información de vuelo Brest.
Región de información de vuelo Bordeaux.
Región de información de vuelo Marseille (*).
Región de información de vuelo Reims.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

Región superior de información de vuelo Scottish.
Región de información de vuelo Scottish.
Región superior de información de vuelo London.
Región de información de vuelo London.

República de Grecia:

Región superior de información de vuelo Athinai.
Región de información de vuelo Athinai.

República de Hungría:

Región de información de vuelo Budapest.

Irlanda:

Región superior de información de vuelo Shannon.

Región de información de vuelo Shannon.

Región de transición oceánica de Shannon delimitada por las siguientes coordenadas: 51° Norte 15° Oeste, 51° Norte 8° Oeste, 48°30 Norte 8° Oeste, 49° Norte 15° Oeste, 51° Norte 15° Oeste a nivel de vuelo 55 y superior.

República de Italia:

Región superior de información de vuelo Milano.

Región superior de información de vuelo Roma .

Región superior de información de vuelo Brindisi.

Región de información de vuelo Milano.

Región de información de vuelo Roma.

Región de información de vuelo Brindisi.

República de Malta:

Región de información de vuelo Malta.

Reino de Noruega:

Región superior de información de vuelo Oslo.

Región superior de información de vuelo Stavanger.

Región superior de información de vuelo Trondheim.

Región superior de información de vuelo Bodø.

Región de información de vuelo Oslo.

Región de información de vuelo Stavanger.

Región superior de información de vuelo Trondheim.

Región de información de vuelo Bodø.

Región de información de vuelo oceánico Bodø.

Reino de los Países Bajos:

Región de información de vuelo Amsterdam.

República Portuguesa:

Región superior de información de vuelo Lisboa.

Región de información de vuelo Lisboa.

Región de información de vuelo Santa María.

Rumania:

Región de información de vuelo Bucuresti.

República de Eslovaquia:

Región de información de vuelo Bratislava.

República de Eslovenia:

Región de información de vuelo Ljubjana.

Reino de Suecia:

Región superior de información de vuelo Malmö.

Región superior de información de vuelo Stockholm.

Región superior de información de vuelo Sundsvall.

Región de información de vuelo Malmö.

Región de información de vuelo Stockholm.

Región de información de vuelo Sundsvall.

Confederación Suiza:

Región superior de información de vuelo Suiza.

Región de información de vuelo Suiza.

República Checa:

Región de información de vuelo Praha.

República de Turquía:

Región de información de vuelo Ankara.

Región de información de vuelo Istambul.

ANEXO III

Disposiciones fiscales

ARTÍCULO 1

1. Sin perjuicio de las exenciones previstas en los artículos 22 y 23 del Convenio, cuando la Organización, en el ejercicio de su misión oficial, proceda a adquisiciones importantes de bienes o utilice servicios de considerable valor que comporte la incidencia de impuestos, derechos o tasas indirectas (incluidos impuestos, derechos o tasas percibidos por la importación, distintos de los enumerados en el párrafo 1 del artículo 23 del Convenio), los Gobiernos de los Estados miembros adoptan, en la medida de lo posible, las disposiciones adecuadas para anular esta incidencia, ya sea por el ajuste de las contribuciones financieras abonadas a la Organización, ya sea por el reembolso a la Organización del importe de estos impuestos, derechos o tasas; asimismo, éstos pueden ser objeto de una exención.

2. Por lo que respecta a los pagos que la Organización deba efectuar a los Estados miembros en concepto de inversiones realizadas por estos Estados, y en la

medida en que los gastos correspondientes deban ser reembolsados por la Organización, dichos Estados cuidarán de que el estado de cuentas que presenten a la Organización no mencione los impuestos, derechos o tasas, de los que la Organización hubiera sido eximida, que le serían reembolsados o serían objeto de un ajuste de las aportaciones financieras a la Organización si ella misma hubiera efectuado estas inversiones.

3. Lo dispuesto en el presente artículo no se extiende a los impuestos, derechos o tasas percibidos como remuneración de servicios de utilidad general.

ARTÍCULO 2

Los bienes adquiridos por la Organización a los que se aplique el párrafo 1 del artículo 1 no pueden ser vendidos o cedidos más que de conformidad con las condiciones establecidas por los Gobiernos de los Estados interesados.

ARTÍCULO 3

1. El Director general de la Agencia y los miembros del personal de la Organización están sujetos al impuesto en beneficio de la Organización, sobre los sueldos y emolumentos que se les abonan por dicha Organización, de conformidad con las reglas y condiciones establecidas por la Asamblea General. Los sueldos y emolumentos están exentos del impuesto nacional sobre la renta.

No obstante, los sueldos y emolumentos exentos del impuesto nacional sobre la renta pueden tenerse en cuenta por los Estados miembros, cuando determinen el importe del impuesto aplicable sobre los otros ingresos de los beneficiarios de dichos sueldos y emolumentos.

2. El párrafo 1 no es aplicable a las pensiones y rentas abonadas por la Organización.

3. El nombre, cargo, dirección, remuneraciones y, en su caso, las pensiones de los empleados y antiguos empleados a los que son aplicables las normas de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se comunicarán periódicamente a los Estados miembros.

ARTÍCULO 4

Para la aplicación del presente Anexo, la Organización actúa de común acuerdo con las autoridades responsables de los Estados miembros interesados.

ARTÍCULO 5

1. El presente Anexo sustituye al Protocolo adicional del Convenio, firmado en Bruselas el 6 de julio de 1970, modificado, a su vez, por el Protocolo firmado en Bruselas el 21 de noviembre de 1978, modificados, asimismo, por el artículo XXXVIII del Protocolo firmado en Bruselas el 12 de Febrero de 1981 modificativo del Convenio.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el anterior párrafo 1, las obligaciones que emanen del artículo 3 del Protocolo adicional de 6 de Julio de 1970, continúan teniendo efecto hasta la comprobación definitiva de créditos y obligaciones.

ANEXO IV

Disposiciones relativas al sistema común de tarifas de ruta

ARTÍCULO 1

Las Partes contratantes acuerdan continuar con la gestión de un sistema común de establecimiento, facturación y percepción de ruta cobrando una tarifa única por vuelo y utilizar a estos fines los servicios de EUROCONTROL.

ARTÍCULO 2

La Organización establecerá, facturará y percibirá las tarifas de ruta aplicadas a los usuarios de los servicios de navegación aérea en ruta, a propuesta de las Partes contratantes que participen en el sistema común de tarifas de ruta.

ARTÍCULO 3

En materia de tarifas de ruta, el Consejo es el órgano encargado de determinar las modalidades de ejecución de las decisiones de la Asamblea General tomadas en el ámbito de las tarifas de ruta así como de supervisar las tareas de la Agencia en este ámbito.

En particular, el Consejo:

(a) preparará las decisiones que la Asamblea General tome en el ámbito de las tarifas de ruta;

(b) determinará la unidad de cuenta en la que se expresen las tarifas;

(c) de acuerdo con las resoluciones tomadas en virtud del párrafo 2 del artículo 6 del presente Convenio, determinará las condiciones de aplicación del sistema, incluidas las condiciones de pago, así como las tarifas unitarias, las tarifas y su período de aplicación;

(d) aprobará los informes relativos a las actividades de EUROCONTROL en materia de tarifas de ruta;

(e) decretará el reglamento financiero aplicable al sistema de tarifas de ruta;

(f) aprobará los anexos presupuestarios relativos a las actividades de EUROCONTROL en materia de tarifas de ruta.

ARTÍCULO 4

Las tarifas que figuran en una factura emitida por la Organización constituyen una tarifa única debida por cada vuelo que es un crédito único de EUROCONTROL pagadero en su sede.

ARTÍCULO 5

1. La tarifa será debida por la persona que explotaba la aeronave en el momento en que el vuelo haya tenido lugar. La tarifa es un crédito privilegiado sobre la aeronave, por causa de la cual se adeuda la tarifa, cualquiera que sea su poseedor, si el derecho de la Parte contratante implicada lo permite.

2. Cuando un indicativo de la OACI o cualquier otro indicativo reconocido se utiliza para identificar el vuelo, EUROCONTROL puede considerar como operador al organismo que explota la aeronave, al cual el indicativo le fue atribuido o está en curso de atribución en el momento del vuelo, o que se identifica en el plan de vuelo depositado, o que se identifica por la utilización del indicativo de la OACI o de cualquier otro indicativo reconocido en las comunicaciones con los servicios de control del tráfico aéreo o por cualquier otro medio.

3. En caso de que la identidad del operador no sea conocida, se considerará operador al propietario de la aeronave hasta que éste haya establecido qué persona tiene esa calidad.

4. El operador y el propietario de la aeronave están solidariamente obligados al pago de la tarifa, si el derecho de la Parte contratante implicada lo permite.

ARTÍCULO 6

1. Cuando la suma debida no haya sido abonada, podrían adoptarse medidas de recaudación forzosa, incluida la retención o la venta forzosa de la aeronave si el derecho de la Parte contratante en que haya aterrizado la aeronave lo permite.

2. Asimismo, las medidas pueden incluir, a instancia de EUROCONTROL, un nuevo examen de una Parte contratante o por cualquier organismo competente, de las autorizaciones administrativas vinculadas a la actividad del transporte aéreo o a la gestión del tráfico aéreo otorgadas a un usuario deudor del pago de la tarifa, si la legislación correspondiente lo permite.

ARTÍCULO 7

1. El procedimiento de recaudación de la suma debida será realizado por EUROCONTROL o, a petición de EUROCONTROL, por una Parte contratante, o por cualquier organismo autorizado a tal objeto por una Parte contratante.

2. La recaudación será reclamada por vía judicial o por vía administrativa.

3. Cada Parte contratante comunicará a EUROCONTROL los procedimientos que se apliquen en dicho Estado, así como las jurisdicciones o autoridades administrativas competentes.

ARTÍCULO 8

El procedimiento de recaudación será incoado en el territorio de la Parte contratante en que:

- (a) el deudor tenga su domicilio o sede social;
- (b) el deudor posea un establecimiento comercial si su domicilio o su sede social no están situados en el territorio de una Parte contratante;
- (c) el deudor posea activos, si no se pueden aplicar los criterios de competencia mencionados en los apartados (a) y (b) supra;
- (d) EUROCONTROL tenga su sede, si no se pueden aplicar los criterios de competencia mencionados en los apartados (a) a (c) supra.

ARTÍCULO 9

1. Las disposiciones de los artículos 5, 6, 7 y 8 no excluyen el que cualquier Parte contratante, o cualquier órgano autorizado por una Parte contratante, actuando a instancia de EUROCONTROL, pueda proceder a la recaudación de la suma debida mediante la retención o la venta forzosa de las aeronaves, de conformidad al procedimiento administrativo o judicial de la Parte contratante implicada.

2. La facultad de retención o de venta forzosa es extensiva a los equipos, piezas de recambio, carburantes, materiales y documentos de la aeronave retenida o vendida.

3. La validez y el efecto de la retención y de la venta forzosa se determinan por la legislación de la Parte contratante en cuyo territorio se ha producido la retención.

ARTÍCULO 10

EUROCONTROL tiene capacidad para incoar una acción ante las jurisdicciones y las autoridades administrativas competentes de los Estados que no sean partes del presente Convenio.

ARTÍCULO 11

Serán reconocidas y ejecutadas en las otras Partes contratantes las siguientes resoluciones adoptadas en una Parte contratante:

- (a) Las resoluciones judiciales firmes;
- (b) Las resoluciones administrativas que siendo susceptibles de un recurso jurisdiccional ya no lo sean, bien porque la jurisdicción haya rechazado el recurso

mediante resolución firme, bien porque el recurrente haya desistido, bien porque haya expirado el plazo para recurrir.

ARTÍCULO 12

Las resoluciones mencionadas en el artículo 11 no serán reconocidas ni ejecutadas en los siguientes casos:

(a) cuando la jurisdicción o la autoridad administrativa de la Parte contratante de origen no tuviera competencia de conformidad con el artículo 8;

(b) cuando la resolución sea contraria al orden público de la Parte contratante requerida;

(c) cuando el deudor no haya sido advertido de la resolución administrativa o de la presentación de la demanda a su debido tiempo para defenderse o presentar un recurso judicial;

(d) cuando una demanda relativa a las mismas tarifas de ruta, que haya sido presentada con anterioridad, esté pendiente ante una jurisdicción o una autoridad administrativa de la Parte contratante requerida;

(e) cuando una resolución sea incompatible con otra resolución relativa a las mismas tarifas de ruta adoptada en la Parte contratante requerida;

(f) cuando la jurisdicción o la autoridad administrativa de la Parte contratante de origen, al zanjar una cuestión relativa al estado o a la capacidad de las personas naturales, a los regímenes matrimoniales, a los testamentos y sucesiones, no haya tenido en cuenta una norma del derecho internacional privado de la Parte contratante requerida, a menos que su resolución conduzca al mismo resultado que si se hubiesen aplicado las normas de derecho internacional privado de dicha Parte contratante.

ARTÍCULO 13

Las resoluciones mencionadas en el artículo 11 que sean ejecutivas en la Parte contratante de origen serán ejecutadas conforme a la legislación vigente en la Parte contratante requerida. Si fuese necesario y a simple petición, la resolución será investida de carácter ejecutivo por una jurisdicción o una autoridad administrativa de la Parte contratante requerida.

ARTÍCULO 14

1. La petición deberá ir acompañada:

(a) de una copia certificada de la resolución;

(b) en el caso de una resolución judicial dictada por incomparecencia, del original o una copia certificada del documento que acredite que el deudor ha recibido con plazo suficiente la notificación de haber sido presentada la demanda;

(c) en el caso de una resolución administrativa, del documento que acredite que los requisitos previstos en el artículo 11 han sido respetados;

(d) de todo documento que acredite que la resolución es ejecutiva en la Parte contratante origen y que el deudor ha recibido a su debido tiempo una notificación de dicha resolución.

2. Se facilitará una traducción debidamente certificada de los documentos si la jurisdicción o la autoridad administrativa de la Parte contratante requerida lo exige. No se exigirá ninguna legalización o formalidad semejante.

ARTÍCULO 15

1. La petición sólo podrá ser rechazada por uno de los motivos previstos en el artículo 12. En ningún caso la resolución podrá ser objeto de una revisión sobre el fondo de la misma en la Parte contratante requerida.

2. El procedimiento relativo al reconocimiento y a la ejecución de la resolución se rige por la ley de la Parte contratante requerida en la medida en que el presente Convenio no disponga otra cosa.

ARTÍCULO 16

El importe percibido por EUROCONTROL será abonado a las Partes contratantes en las condiciones previstas por decisión del Consejo.

ARTÍCULO 17

Cuando una Parte contratante haya cobrado la deuda, el importe efectivamente percibido será abonado a la mayor brevedad posible a EUROCONTROL, quien aplicará el procedimiento previsto en el artículo 16. Los gastos ocasionados a esta Parte contratante por el cobro serán sufragados por EUROCONTROL.

ARTÍCULO 18

Las autoridades competentes de las Partes contratantes cooperarán con EUROCONTROL en el establecimiento y percepción de las tarifas de ruta.

ARTÍCULO 19

Si el Consejo decidiera por unanimidad renunciar al cobro de una tarifa, las Partes contratantes afectadas podrán adoptar cualquier medida que juzguen oportuna. En tal caso, dejarán de regir las disposiciones del presente Convenio sobre recaudación, reconocimiento y ejecución de resoluciones.

PROTOCOLO ADICIONAL RELATIVO AL PASO
DEL RÉGIMEN DEL ACUERDO MULTILATERAL
RELATIVO A LAS TARIFAS DE RUTA DE 12 DE
FEBRERO DE 1981 AL RÉGIMEN DE LAS DISPO-
SICIONES PERTINENTES DE LA VERSIÓN
REFUNDIDA DEL TEXTO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA
SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EURO-
CONTROL ENMENDADO EN BRUSELAS EN 1997,
INCLUYENDO EL ANEXO IV DEL MISMO

La República Federal de Alemania,
La República de Austria,
El Reino de Bélgica,
La República de Bulgaria,
La República de Chipre,
La República de Croacia,
El Reino de Dinamarca,
El Reino de España,
La República Francesa,
El Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del
Norte,
La República de Grecia,
La República de Hungría,
Irlanda,
La República Italiana,
El Gran Ducado de Luxemburgo,
La República de Malta,
El Principado de Mónaco,
El Reino de Noruega,
El Reino de los Países Bajos,
La República Portuguesa,
Rumanía,
La República Eslovaca,
La República de Eslovenia,
El Reino de Suecia,
La Confederación Suiza,
La República Checa,
La República de Turquía,

Denominadas en lo sucesivo «las Partes contratan-
tes nacionales»,

La Organización Europea para la Seguridad de la
Navegación Aérea,

Denominada en lo sucesivo «EUROCONTROL»,

Visto el Convenio internacional de cooperación para
la seguridad de la navegación aérea EUROCONTROL,
modificado en Bruselas en 1981, en particular sus
artículos 6.3, 7.2, 11 y 12;

Vista la Medida N.º 85/43 adoptada por la Comisión
permanente de EUROCONTROL, relativo a la conclu-
sión del presente Protocolo adicional;

Considerando que las Partes contratantes nacionales
firman en tal fecha un Protocolo refundiendo el Conve-
nio internacional de cooperación para la seguridad de la
navegación aérea «EUROCONTROL», de 13 de
diciembre de 1960, como consecuencia de las diversas
modificaciones efectuadas (denominado en lo sucesivo
«el Protocolo»);

Considerando que EUROCONTROL es Parte, junto
con las Partes contratantes nacionales, en el Acuerdo
multilateral relativo a las tarifas de ruta de 12 de febre-
ro de 1981 (denominado en lo sucesivo «el Acuerdo
multilateral»);

Considerando no obstante que el Protocolo está
abierto solamente a la firma de las Partes contratantes
nacionales y de cualquier Estado invitado a la Confe-
rencia diplomática en cuyo transcurso se adopten y de
cualquier otro Estado autorizado a firmarlo por parte de
la Comisión permanente de EUROCONTROL;

Considerando que, conforme al artículo IV del Pro-
tocolo, a partir de su entrada en vigor, queda derogado
el Acuerdo multilateral y se sustituye por las disposi-
ciones pertinentes de la versión refundida del texto del
Convenio anejo al Protocolo, incluido su Anexo IV;

Considerando que tal sustitución sólo es posible
mediante el consentimiento de todas las Partes;

Han acordado las siguientes disposiciones:

ARTÍCULO 1

A partir de la entrada en vigor del Protocolo de 27 de
junio de 1997, refundiendo el Convenio internacional de
cooperación para la seguridad de la navegación aérea
«EUROCONTROL», de 13 de diciembre de 1960,
como consecuencia de las diversas modificaciones efec-
tuadas, el Acuerdo multilateral relativo a las tarifas de
ruta de 12 de febrero de 1981 queda derogado.

ARTÍCULO 2

El Gobierno del Reino de Bélgica registrará el pre-
sente Protocolo adicional en la Secretaría de las Nacio-
nes Unidas, con arreglo al artículo 102 de la Carta de
las Naciones Unidas y en el Consejo de la Organiza-
ción de Aviación Civil Internacional, de conformidad
con el artículo 83 del Convenio relativo a la Aviación
Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciem-
bre de 1944.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firmantes,
tras la presentación de sus plenos poderes, reconocidos
en buena y debida forma, han firmado el presente Pro-
tocolo adicional.

Hecho en Bruselas, el 27 de junio de 1997, en los idiomas alemán, inglés, búlgaro, croata, danés, español, francés, griego, húngaro, italiano, neerlandés, noruego, portugués, rumano, eslovaco, esloveno, sueco, checo y turco, en un único ejemplar que quedará depositado en los archivos del Gobierno del Reino de Bélgica, quien remitirá copia autorizada a los Gobiernos de los demás Estados firmantes. El texto en idioma francés será fehaciente en caso de discrepancia entre los textos.

DECLARACIONES QUE ESPAÑA VA A FORMULAR EN EL MOMENTO DE LA RATIFICACIÓN DEL PROTOCOLO REFUNDIENDO EL CONVENIO INTERNACIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA «EUROCONTROL» DE 13 DE DICIEMBRE DE 1960 COMO CONSECUENCIA DE LAS DIFERENTES MODIFICACIONES REALIZADAS Y DEL PROTOCOLO ADICIONAL RELATIVO AL PASO DEL RÉGIMEN DEL ACUERDO MULTILATERAL RELATIVO A LAS TARIFAS DE RUTA DE 12 DE FEBRERO DE 1981 AL RÉGIMEN DE LAS DISPOSICIONES PERTINENTES DE LA VERSIÓN REFUNDIDA DEL TEXTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA «EUROCONTROL» ENMENDADO EN BRUSELAS EN 1997, INCLUYENDO EL ANEXO IV DEL MISMO, HECHO EN BRUSELAS EL 27 DE JUNIO DE 1997

Primera:

«Al ratificar el Protocolo refundiendo el Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de

la Navegación Aérea EUROCONTROL, con sus diferentes modificaciones («Convenio Revisado») España declara que, en el ámbito de sus competencias nacionales, son de aplicación al mismo las disposiciones contenidas en el artículo 2 del Protocolo relativo a la Adhesión de la Comunidad Europea al Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL, de 13 de diciembre de 1960, referentes al aeropuerto de Gibraltar.»

Segunda:

«El Reino de España formula la siguiente declaración interpretativa al artículo IV del Protocolo refundiendo el Convenio Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL de 13 de diciembre de 1960 como consecuencia de las diferentes modificaciones realizadas y al artículo 1 del Protocolo Adicional relativo al paso del régimen del Acuerdo multilateral relativo a las tarifas de ruta de 12 de febrero de 1981 al régimen previsto en el Anexo IV (Disposiciones relativas al sistema común de las tarifas de ruta) del Convenio Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL, refundido por el Protocolo abierto a la firma en Bruselas el 27 de junio de 1997:

España entiende que las relaciones entre los Estados Partes la expresión “queda derogado”, referida al Acuerdo Multilateral de 12 de febrero de 1981, significa que las disposiciones de este último, con las modificaciones introducidas por la Conferencia Diplomática de 27 de junio de 1997, se han incorporado a los artículos pertinentes de la versión refundida del Texto del Convenio (“Convenio revisado”) y a su Anexo IV (“Disposiciones relativas al sistema común de ruta”).»

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

