

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

20 DÉCEMBRE 2012

Projet de loi portant assentiment au Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	23
Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse	25
Avant-projet de loi	42
Avis du Conseil d'État	43

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

20 DECEMBER 2012

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, gedaan te Brussel op 2 december 2010

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	23
Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat	25
Voorontwerp van wet	42
Advies van de Raad van State	43

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet l'assentiment au Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse (Traité FABEC), qui a été signé à Bruxelles le 2 décembre 2010.

Le Traité FABEC, qui s'inscrit dans le cadre de la construction du « Ciel unique européen », et plus particulièrement de la création de blocs d'espace aérien fonctionnels entre États membres de l'Union européenne, a pour objet la mise en place, entre les six États contractants (cinq États membres de l'Union européenne et la Confédération Suisse, partenaire de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien depuis 2002), de la base légale et institutionnelle de la coopération en matière de gestion de leur espace aérien commun.

Étant donné les aspects liés à la souveraineté des États vis-à-vis de leur espace aérien, et afin de préserver celle-ci, le Traité FABEC implique l'exercice conjoint de cette souveraineté dans les domaines qu'il énumère, mais ne crée pas d'organisation internationale ou intergouvernementale et n'emporte donc aucun transfert de souveraineté.

En date du 28 mars 2012, le Conseil d'État a donné son avis sur l'avant-projet de loi.

Suite à cet avis, l'avant-projet de loi a été soumis à la procédure d'association des régions.

En vertu de l'article 2, 7^o, de l'arrêté royal du 20 septembre 2012 portant exécution de l'article 19/1, § 1^{er}, deuxième alinéa, du chapitre V/1 de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, les avant-projets de loi portant assentiment aux traités sont dispensés d'un examen préalable « développement durable ».

I. Le Ciel Unique Européen

Pour répondre aux besoins et aux défis futurs du transport aérien et de son industrie des transports, la Commission européenne a lancé, à la fin de l'année 1999, l'initiative « Ciel unique européen ».

Celle-ci partait du constat que, si l'aviation est par définition une activité transfrontalière, la gestion du

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dit wetsontwerp beoogt de instemming met het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat (FABEC-Verdrag), ondertekend te Brussel op 2 december 2010.

Het FABEC-Verdrag, dat past in het kader van de oprichting van het « Gemeenschappelijk Europees Luchtruim », en in het bijzonder van de oprichting van functionele luchtruimblokken tussen Europese lidstaten, heeft binnen de zes verdragsluitende Staten (vijf Europese lidstaten en de Zwitserse Bondstaat, partner van de Europese Unie op het vlak van de luchtvaart sinds 2002), de opmaak van een wettelijke en institutionele samenwerkingsbasis op het vlak van het bestuur van hun gemeenschappelijk luchtruim als doel.

Gelet op de aspecten die verbonden zijn aan de soevereiniteit van de Staten met betrekking tot hun luchtruim, en om deze te vrijwaren, brengt het FABEC-Verdrag de gemeenschappelijke uitoefening van deze soevereiniteit met zich mee op de gebieden die zij voorschrijft, maar creëert het geen internationale of intergouvernementale organisatie en impliceert het dus geen enkele soevereiniteitsoverdracht.

Op datum van 28 maart 2012 heeft de Raad van State zijn advies over het voorontwerp van wet gegeven.

Ten gevolge dit advies werd het voorontwerp van wet in het kader van de procedure van betrokkenheid voorgelegd aan de gewesten.

Krachtens artikel 2, 7^o, van het koninklijk besluit van 20 september 2012 houdende uitvoering van artikel 19/1, § 1, tweede lid, van hoofdstuk V/1 van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, zijn de voorontwerpen van wet houdende instemming met verdragen vrijgesteld van een voorafgaand onderzoek « duurzame ontwikkeling ».

I. Het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim

Om tegemoet te komen aan de toekomstige noden en uitdagingen van de luchtvaart en haar transportindustrie, heeft de Europese Commissie op het einde van het jaar 1999 het initiatief voor een « Gemeenschappelijk Europees Luchtruim » opgestart.

Dit initiatief vertrok van de vaststelling dat, ondanks het feit dat de luchtvaart per definitie een

trafic aérien est pourtant organisée de manière fragmentaire. Chaque fois qu'un avion entre dans l'espace aérien d'un État membre, il est pris en charge par un prestataire de services différent sur la base de règles et d'exigences opérationnelles différentes. Cette fragmentation a des répercussions sur la sécurité, limite la capacité et accroît les coûts. De surcroît, le processus décisionnel nécessaire pour mettre en œuvre une nouvelle technologie et adapter les services aux besoins des clients se trouve ralenti.

En conséquence, le contrôle du trafic aérien gagnerait à être organisé de manière fonctionnelle à un niveau plus large. En adoptant les règlements sur le «Ciel unique européen», les États membres ont notamment décidé, dans cette optique d'amélioration des performances du secteur, que l'espace aérien devra être organisé en « blocs d'espace aérien fonctionnels » («functional airspace blocks» ou FAB), sur la base d'exigences opérationnelles et indépendamment de leurs frontières nationales.

Les règlements de base du «Ciel unique européen» comprennent :

— le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement cadre»);

— le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»);

— le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»);

— le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»),

ainsi que leurs modifications ultérieures et les nombreux règlements d'application de la Commission.

Plus précisément, l'obligation de constituer des blocs d'espace aérien fonctionnels est exprimée à l'article 9*bis* du règlement (CE) n° 550/2004 sur la fourniture de services, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, lequel stipule :

«Au plus tard le 4 décembre 2012, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à la

grensoverschrijdende aangelegenheid is, het beheer van het luchtverkeer toch fragmentarisch georganiseerd is. Telkens als een vliegtuig het luchtruim van een Lidstaat binnenvliegt, komt het onder het toezicht van een andere dienstverlener met andere operationele regels en eisen. Deze fragmentatie heeft een weerslag op de veiligheid, beperkt de capaciteit en verhoogt de kosten. Bovendien vertraagt dit ook het broodnodige beslissingsproces om een nieuwe technologie in werking te stellen en om de diensten aan te passen aan de noden van de klanten.

De controle van het luchtverkeer zou er bijgevolg baat bij hebben om functioneel op een ruimer niveau georganiseerd te worden. Door de invoering van de wetgeving op het «Gemeenschappelijk Europees Luchtruim», hebben de lidstaten immers beslist dat, met het oog op de verbetering van de prestaties van de sector, het luchtruim moet worden georganiseerd volgens «Functionele Luchtruimblokken» («functional airspace blocks» of FAB), en dus op basis van de operationele eisen en onafhankelijk van nationale grenzen.

De basisverordeningen van het «Gemeenschappelijk Europees Luchtruim» omvatten :

— de verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de uitvoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim («kaderverordening»);

— de verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim («de luchtvaart-navigatiedienstenverordening»);

— de verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim («de luchtruimverordening»);

— de verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit binnen het Europees netwerk van het luchtvaartbestuur («de interoperabiliteitsverordening»),

evenals de later aangebrachte wijzigingen en de talrijke uitvoeringsbepalingen van de Commissie.

De verplichting om functionele luchtruimblokken te vormen, werd uitgedrukt in artikel 9*bis* van de verordening (EG) nr. 550/2004 op de dienstverlening, zoals gewijzigd door de verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009, die vaststelt :

«De lidstaten nemen uiterlijk op 4 december 2012 alle nodige maatregelen om te garanderen dat de

mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement.»

Le bloc d'espace aérien fonctionnel est défini comme un bloc d'espace aérien basé sur des besoins opérationnels et indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré.

II. Le FAB «Europe Central»

Le premier paquet législatif pour la réalisation du «Ciel unique européen» a été adopté en 2004 par les États membres de la Communauté européenne, dans l'objectif d'entreprendre la restructuration de leur espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels en vue d'une gestion de l'espace aérien plus intégrée, ne subordonnant plus, par exemple, la définition des routes et la fourniture des services aux frontières nationales.

Le second paquet du «Ciel unique européen», fin 2009, a renforcé le concept des FABs et prévoit leur mise en œuvre au plus tard en 2012. Ces dernières années, neuf initiatives ont été lancées en vue de créer des FABs en Europe, parmi lesquelles le FAB Europe central.

Avec un espace aérien accueillant 55 % de tout le trafic aérien européen, le FABEC — FAB Europe central est un projet majeur. Sa position géographique en fait une pièce essentielle dans la future réorganisation de l'espace aérien et de la gestion du trafic aérien en Europe. La moitié des vols en Europe passent par cette région, au cœur du continent européen. L'espace aérien, soit au total 1,7 millions de km², se caractérise par des trafics aériens civils et militaires étroitement entrelacés et des volumes de trafic en croissance.

L'initiative du FAB Europe Central s'appuie sur l'engagement de six États et de sept fournisseurs de services de navigation aérienne pour accroître les performances ATM (air traffic management), la sécurité, la capacité et l'efficacité économique afin de relever les défis d'une industrie en pleine croissance et ses préoccupations pour l'environnement et la durabilité.

functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken.»

Het functioneel luchtruimblok wordt omschreven als een luchtruimblok dat gebaseerd is op de operationele noden en onafhankelijk van de nationale grenzen, waar de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en bijhorende functies gebaseerd is op de prestatie en geoptimaliseerd wordt met het oog op de invoering, op het niveau van elk functioneel luchtruimblok, van een versterkte samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten of, indien nodig, een geïntegreerde dienstverlener.

II. Het FAB «Europe Central»

Het eerste wetgevingspakket voor de oprichting van een «Gemeenschappelijk Europees Luchtruim» werd in 2004 door de lidstaten van de Europese Gemeenschap goedgekeurd, met als doel om de herverdeling van hun luchtruim in functionele luchtruimblokken op te starten en zo te komen tot een meer geïntegreerd beheer van het luchtruim waarbij bijvoorbeeld de routebepaling en de dienstverlening niet langer ondergeschikt wordt gemaakt aan de landsgrenzen.

Het tweede pakket van het «Gemeenschappelijk Europees Luchtruim» van 2009 heeft het concept van de FABs versterkt en voorziet de invoering ervan ten laatste in 2012. De laatste jaren werden er negen initiatieven genomen om FABs te creëren in Europa, waaronder het FAB Europe Central.

Met een luchtruim dat 55 % van al het Europese luchtverkeer opvangt, is het FABEC — FAB Europe Central — een belangrijk project. Zijn geografische ligging maakt het tot een essentieel onderdeel in de toekomstige herverdeling van het luchtruim en van het beheer van het luchtverkeer in Europa. De helft van het aantal vluchten in Europa passeert door deze regio in het midden van het Europese continent. Het luchtruim, dat in totaal 1,7 miljoen km² omvat, wordt gekenmerkt door nauw verweven civiel en militair luchtverkeer en door alsmaar groeiende verkeersvolumes.

Het initiatief voor het FAB Europe Central steunt op de verbintenis van zes Staten en zeven verleners van luchtvaartnavigatiediensten om de ATM-prestaties (air traffic management), de veiligheid, de capaciteit en de kostenefficiëntie te verhogen om de aandacht te vestigen op de uitdagingen van een industrie in volle groei en haar zorg voor het milieu en de duurzaamheid.

Le traité FABEC, négocié par six États, puis signé le 2 décembre 2010, est actuellement proposé à la ratification conformément aux législations nationales de chacun des États signataires. Tel que déjà mentionné, il a pour but de mettre en place, conformément à la réglementation européenne, les bases d'un cadre solide pour œuvrer à l'organisation conjointe des prestataires de services de navigation aérienne et améliorer leur performance en termes de sécurité, d'impact sur l'environnement, de capacité, d'efficacité économique, de routes aériennes plus courtes et d'efficacité des missions militaires.

III. Commentaire du Traité article par article

Preamble

Le préambule inclut une référence explicite aux règlements sur le Ciel unique européen («*Single European Sky*», ou «SES») car il constitue le cadre du contenu du Traité et de la mise en œuvre de cette législation. La référence à la déclaration commune d'intention et à l'étude de faisabilité a été ajoutée étant donné qu'il s'agit là des deux principaux documents reconnus par les États contractants et les prestataires de services de navigation aérienne.

Article 1^{er} — Définitions

Afin d'éviter les répétitions et les différences entre la législation SES (*Single European Sky*) et le Traité, les définitions applicables des règlements SES dans leur dernière version en vigueur dans les États contractants sont applicables au Traité.

Les États contractants interpréteront le Traité de bonne foi selon les dispositions de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités. À cet égard, les États contractants doivent tenir compte du champ d'application de chaque définition visée dans les règlements SES.

L'article 1^{er} contient également une liste de définitions applicables autres que les définitions déjà contenues dans les règlements SES. La définition relative au terme de «territoire» fait référence aux eaux nationales et territoriales adjacentes relevant de la souveraineté d'un État. La définition relative à «l'espace aérien concerné» a un sens plus large: elle concerne le territoire sur lequel l'État est souverain, mais également l'espace aérien qui relève de sa responsabilité (par exemple: Suisse/Liechtenstein et France/Monaco) conformément au Plan de navigation aérienne de l'OACI.

Het FABEC-verdrag, dat door zes Staten werd onderhandeld en dat vervolgens op 2 december 2010 werd ondertekend, wordt op dit moment ter goedkeuring voorgelegd overeenkomstig de nationale wetgeving van elk van de Verdragstaten. Zoals reeds eerder vermeld, heeft het als doel een sterk kader op te stellen om, overeenkomstig de Europese regelgeving, samen te werken aan de organisatie van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en hun prestaties te verbeteren op het gebied van veiligheid, impact op het milieu, capaciteit, kostenefficiëntie, kortere vluchtroutes en efficiëntie van militaire missies.

III. Artikelsgewijze toelichting bij het Verdrag

Preamble

De preambule bevat een expliciete verwijzing naar de verordeningen over het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim («*Single European Sky*» of «SES») omdat de SES het kader vormt voor de inhoud van het Verdrag en voor de uitvoering van deze wetgeving. De verwijzing naar de gemeenschappelijke intentieverklaring en naar het haalbaarheidsonderzoek werd er aan toegevoegd, aangezien het hier gaat om de twee belangrijkste documenten die door de verdragsluitende Staten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden erkend.

Artikel 1 — Definities

Om de herhalingen en de verschillen te vermijden tussen de SES (*Single European Sky*)-wetgeving en het Verdrag, zijn de toepasselijke definities van de SES-Verordeningen die in hun laatste versie van kracht zijn bij de verdragsluitende Staten ook van toepassing op het Verdrag.

De verdragsluitende Staten zullen het Verdrag te goeder trouw interpreteren volgens de beschikkingen van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht. In dat opzicht moeten de verdragsluitende Staten rekening houden met het toepassingsdomein van elke definitie die in de SES-Verordeningen wordt beoogd.

Artikel 1 bevat ook een lijst met andere toe passen definities dan die welke al in de SES-Verordeningen opgenomen zijn. De definitie met betrekking tot de term «grondgebied» verwijst naar de aangrenzende nationale en territoriale wateren die onder de soevereiniteit van Staat vallen. De definitie inzake «het betreffende luchtruim» heeft een bredere betekenis: zij betreft het grondgebied waarop de Staat soeverein is, maar ook het luchtruim dat onder haar verantwoordelijkheid valt (bijvoorbeeld: Zwitserland/Liechtenstein en Frankrijk/Monaco) in overeenstemming met het Luchtvaartnavigatieplan van ICAO.

Article 2 — Objet du présent Traité

L'article 2.1 est l'article fondamental qui exprime la création du FABEC. Pour rappel, conformément au règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un bloc d'espace aérien fonctionnel sera établi moyennant un accord mutuel entre les États.

Bien que le Traité ne porte pas création d'une organisation internationale jouissant de la personnalité juridique (article 2.2), une réelle gouvernance pour le FABEC a été considérée comme essentielle. C'est la raison pour laquelle la mise en place du Conseil du FABEC est expressément mentionnée à l'article 2.3 comme un élément clé pour la réussite du bon fonctionnement et de la gouvernance du FABEC.

Si les États contractants considèrent le Conseil du FABEC comme un forum pour le débat et la prise de décisions intergouvernementaux, néanmoins, il n'est pas conçu pour fonctionner comme une organisation internationale indépendante. Étant donné que le Conseil du FABEC n'est pas une organisation internationale, la mise en œuvre de ses décisions devra être confirmée par les États contractants (article 7.2.).

L'article 2.4 contient la base juridique générale pour les futurs arrangements entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Le Traité ne porte pas atteinte à la Convention Internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL », du 13 décembre 1960, modifiée en 1981, ni à l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au centre de contrôle régional de Maastricht, signé à Bruxelles le 25 novembre 1986.

Article 3 — Champ d'application géographique

La délimitation du champ d'application géographique étant nécessaire, l'espace aérien concerné par le FABEC englobe, dès lors, toutes les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) des États contractants (« volume »). Les FIR et UIR concernées sont énumérées à l'article 3.1. et leurs frontières sont définies conformément aux Règles de l'OACI. Les FIR et UIR contiennent l'espace aérien sur lequel s'exerce la souveraineté des États, mais également l'espace aérien qui tombe sous leur responsabilité (voir explications à l'article 1^{er}).

En outre, « l'espace aérien concerné » englobe également des parties de la haute mer qui se trouvent au sein des FIR et qui, dès lors, relèvent de la

Artikel 2 — Onderwerp van dit Verdrag

Artikel 2.1 is het basisartikel dat de oprichting van het FABEC verwoordt. In overeenstemming met de verordening (EG) nr. 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, zal er in onderling akkoord tussen de Staten een functioneel Luchtruimblok opgericht worden.

Ook al creëert het Verdrag geen internationale organisatie met internationale rechtspersoonlijkheid (artikel 2.2), toch werd een werkelijk bestuur voor het FABEC onontbeerlijk geacht. Dat is de reden waarom de oprichting van de FABEC-Raad uitdrukkelijk in het artikel 2.3 wordt vermeld als een sleutelement voor het welslagen van de goede werking en het goed bestuur van het FABEC.

Ook al beschouwen de verdragsluitende Staten de FABEC-Raad als een forum voor het debat en voor het nemen van intergouvernementele beslissingen, toch is zij niet opgericht om als onafhankelijke internationale organisatie te fungeren. Aangezien de FABEC-Raad geen internationale organisatie is, zal de uitvoering van haar besluiten door de verdragsluitende Staten moeten worden bekrachtigd (artikel 7.2.).

Artikel 2.4 bevat de algemene juridische basis voor de toekomstige afspraken tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Het Verdrag doet geen afbreuk aan het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « EUROCONTROL » van 13 december 1960, gewijzigd in 1981, noch aan de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het luchtverkeersleidingscentrum Maastricht, ondertekend te Brussel op 25 november 1986.

Artikel 3 — Geografische reikwijdte

Aangezien de afbakening van het geografisch toepassingsgebied noodzakelijk is, omvat het onder het FABEC ressorterende luchtruim dan ook alle vluchtinformatiegebieden (*Flight Information Region*, FIR) en hogere informatiegebieden (*Upper Information Region*, UIR) van de verdragsluitende Staten (« volume »). De betreffende FIR en UIR zijn opgesomd in artikel 3.1. en hun grenzen zijn vastgesteld in overeenstemming met de ICAO-regelgeving. De FIR en UIR omvatten het luchtruim waar de soevereiniteit van de Staten geldt, alsook het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt. (zie uitleg in artikel 1).

Daarbovenop omvat « het betreffende luchtruim » ook delen van de volle zee die zich binnen de FIRs bevinden en die bijgevolg onder de verantwoordelijk-

responsabilité des États contractants respectifs. Dans le cadre du Traité, les hautes mers sont définies comme « toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État-archipel » (article 86 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS)).

La République française et le Royaume des Pays-Bas possèdent tous deux des territoires d'outre-mer faisant partie de l'État. Dans le cadre du Traité ces territoires d'outre-mer sont exclus (articles 3.2 et 3.3).

Article 4 — Souveraineté

Le paragraphe 1^{er} reflète le principe exprimé à l'article 1^{er} de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944. (ci-après la Convention de Chicago).

Le Traité n'affecte pas la souveraineté des États contractants en ce qui concerne les affaires qui relèvent de la sûreté et des intérêts militaires, qui restent une responsabilité exclusive de chacun des États contractants.

Article 5 — Aéronefs d'État

Cet article reflète le régime international en vigueur. En mentionnant cet aspect dans le Traité, les États contractants ont souhaité conserver le *statu quo* en faisant référence à la définition contenue à l'article 3 de la Convention de Chicago. Néanmoins, étant donné que l'espace aérien concerné doit être vu comme un espace aérien sans discontinuité, l'article 5.2 offre une solution plus souple aux États contractants pour les opérations transfrontalières (activités d'entraînement militaire).

Article 6 — Objectif du FABEC

Cet article décrit l'objectif global du FABEC (performance optimale) et les six domaines pertinents pour lesquels des progrès sont à faire en termes de performance. L'expression « Gestion du trafic aérien » utilisée dans l'article doit être comprise dans son acception générale.

heid vallen van de respectievelijke verdragsluitende Staten. In het kader van het Verdrag worden de volle zeeën omschreven als « alle delen van de zee die niet behoren tot de uitsluitend economische zone, de territoriale wateren en de wateren binnen een Staat, en ook niet tot de archipelwateren van een archipelstaat » (artikel 86 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het zeerecht (UNCLOS)).

De Republiek Frankrijk en het Koninkrijk der Nederlanden bezitten beide overzeese gebieden die deel uitmaken van de Staat. In het kader van het Verdrag zijn deze overzeese gebieden uitgesloten (artikelen 3.2 en 3.3).

Artikel 4 — Soevereiniteit

Paragraaf 1 geeft het principe weer dat uitgedrukt is in het artikel 1 van het Verdrag betreffende de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hieronder het Verdrag van Chicago genoemd).

Het Verdrag doet geen afbreuk aan de soevereiniteit van de verdragsluitende Staten wat betreft de veiligheid en militaire belangen, waarvoor elk van de verdragsluitende Staten exclusief bevoegd blijft voor zijn beleid terzake.

Artikel 5 — Staatsluchtvaartuigen

Dit artikel geeft het internationaal geldende regime weer. De vermelding van dit aspect in het Verdrag geeft uiting aan de intentie van de verdragsluitende Staten om het *status quo* te behouden door te verwijzen naar de definitie in het artikel 3 van het Verdrag van Chicago. Maar aangezien het betreffende luchtruim moet gezien worden als een luchtruim naadloos reikt het artikel 5.2 de verdragsluitende Staten wel een eenvoudigere oplossing aan voor de grensoverschrijdende operaties (militaire trainingsactiviteiten).

Artikel 6 — Doelstelling van het FABEC

Het artikel beschrijft de algemene doelstelling van het FABEC (optimale prestaties) en van de zes relevante gebieden waarin er in termen van prestaties vooruitgang moet worden geboekt. De uitdrukking « Luchtverkeersbeheer » die in het artikel wordt gebruikt, moet in haar algemene betekenis worden begrepen.

Article 7 — Engagements des États contractants

Cet article exprime la volonté des États contractants de coopérer dans plusieurs domaines identifiés et prioritaires afin de réaliser l'objectif du FABEC. Les États contractants ont identifié huit domaines principaux pour lesquels des objectifs doivent être réalisés.

L'expression « conformément à leurs procédures nationales » à l'article 7.1 clarifie le principe selon lequel toutes les mesures appropriées devant être mises en œuvre par les États contractants, sont soumises au respect et à l'accomplissement de leurs procédures nationales spécifiques, et notamment, lorsque la mesure envisagée l'implique, aux modifications réglementaires nationales appropriées. Cet article 7.1, fait partie du chapitre relatif aux principes de base du Traité (« Chapitre 1^{er} : Principes généraux »), et s'applique en tant que principe général au Traité dans son intégralité.

Article 8 — Espace aérien du FABEC

Conformément à l'article 8.1, l'organisation de la structure de l'espace aérien relève de la responsabilité des États contractants. Par contre, la gestion de l'espace aérien sans discontinuité et sa coordination incombe aux prestataires de services de navigation aérienne.

Cet article contient également la liste des différentes activités où devra s'accomplir la coopération entre les États contractants. L'élément principal concerne l'exigence d'élaboration d'une politique commune en matière d'espace aérien. La coordination avec EUROCONTROL fait particulièrement référence à l'Unité centrale de gestion des courants de trafic aérien (CFMU). Une défragmentation est également importante afin de créer un espace aérien sans discontinuité.

Article 9 — Gestion souple de l'espace aérien

Cet article détermine les obligations des États contractants par rapport à la gestion souple de l'espace aérien (« *Flexible Use of Airspace* », ou « FUA »), conformément au règlement de la Commission (CE) n° 2150/2005 établissant les règles communes pour une gestion souple de l'espace aérien. La formulation du premier paragraphe est basée sur les principes gouvernant la FUA (article 3d du règlement (CE) n° 2150/2005), et le second paragraphe est lié à l'obligation qu'ont les États de notifier à la Commission européenne les personnes ou organisations qui

Artikel 7 — Verplichtingen van de verdragsluitende Staten

Dit artikel verwoordt de wens van de verdragsluitende Staten om samen te werken in verschillende welbepaalde en prioritaire gebieden teneinde de doelstelling van het FABEC te verwezenlijken. De verdragsluitende Staten onderscheiden acht hoofdgebieden waarvoor de doelstellingen moeten worden bereikt.

De uitdrukking « in overeenstemming met hun nationale procedures » in het artikel 7.1 verduidelijkt het beginsel op grond waarvan alle passende maatregelen die de verdragsluitende Staten moeten nemen, onderworpen zijn aan de naleving en de uitvoering van hun specifieke nationale procedures, en aan de passende nationale reglementaire wijzigingen, dit laatste vooral wanneer de beoogde maatregel dit met zich meebrengt. Dit artikel 7.1 maakt deel uit van het hoofdstuk betreffende de basisbeginselen van het Verdrag (« Hoofdstuk 1 : algemene Beginselen ») en is, als algemeen beginsel, van toepassing op het hele Verdrag.

Artikel 8 — Luchtruim van het FABEC

In overeenstemming met het artikel 8.1 valt de organisatie van de luchtruimstructuur onder de verantwoordelijkheid van de verdragsluitende Staten. Het beheer van het naadloze luchtruim en de coördinatie ervan is daarentegen een taak voor de verleners van de luchtvaartnavigatiediensten.

Dit artikel bevat ook de lijst met de verschillende activiteiten waarvoor er samenwerking tussen de verdragsluitende Staten is vereist. Het hoofdelement betreft de eis tot uitwerking van een gemeenschappelijk luchtruimbeleid. De coördinatie met EUROCONTROL verwijst meer bepaald naar de Centrale Beheerseenheid van de luchtverkeersstromen (de *Central Flow Management Unit* (CFMU)). Een defragmentatie is tevens belangrijk om een naadloos luchtruim te creëren.

Artikel 9 — Flexibel gebruik van het luchtruim

Dit artikel bepaalt de verplichtingen van de verdragsluitende Staten met betrekking tot het flexibel gebruik van het luchtruim (« *Flexible Use of Airspace* », of « FUA ») conform de verordening van de Commissie (EG) nr. 2150/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim. De formulering van de eerste paragraaf is gebaseerd op de beginselen die het flexibel gebruik van het luchtruim (FUA) bepalen (artikel 3d van de verordening (EG) nr. 2150/2005), en de tweede paragraaf is verbonden aan de verplichting

sont responsables de l'exécution de tâches ayant trait à l'utilisation de l'espace aérien au niveau stratégique, pré-tactique et tactique. Finalement, une distinction est établie afin d'identifier les trois niveaux (plus particulièrement en ce qui concerne les niveaux pré-tactique et tactique).

Article 10 — Harmonisation des règles et des procédures

Cet engagement n'est pas prévu dans les règlements SES, mais est nécessaire pour atteindre l'objectif du FABEC. Comme le Traité ne règle pas les questions liées au droit privé international, le champ d'application de cet article se limite aux règles nationales dites substantielles (lois matérielles et procédurales) et exclut, par conséquent, les règles traitant de conflits de lois telles qu'utilisées par le droit privé international.

L'article 10.4 est conforme à l'article 4 du règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen et au règlement de la Commission (CE) n° 730/2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès de vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195.

Article 11 — Services de navigation aérienne

Les quatre types de services de navigation aérienne, à savoir les services de la circulation aérienne (« *Air Traffic Services* » — ATS), les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services d'information aéronautique (« *Air Information Services* » — AIS) et les services météorologiques (MET) sont fournis au sein du FABEC. Cette liste n'exclut pas la fourniture d'autres services au sein du FABEC.

Article 12 — Services de la circulation aérienne

À l'article 12.1, la désignation conjointe dans le contexte du FABEC est réglée conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004.

Les États contractants désigneront dans un document distinct, leurs principaux prestataires de services de la circulation aérienne et notifieront cette désignation conjointe à la Commission européenne, un mois au moins avant l'entrée en vigueur du Traité.

die de Staten dragen om aan de Europese Commissie de personen of organisaties te melden die verantwoordelijk zijn voor de taken die betrekking hebben op het gebruik van het luchtruim op strategisch, pretactisch en tactisch niveau. Uiteindelijk wordt er een onderscheid gemaakt om de drie niveaus te identificeren (meer bepaald wat betreft het pretactische en het tactische niveau).

Artikel 10 — Harmonisatie van regels en procedures

Deze verplichting is niet bepaald in de SES-Verordeningen, maar is noodzakelijk om de doelstelling van het FABEC te bereiken. Aangezien het Verdrag niet de kwesties regelt die verbonden zijn aan het internationaal privaatrecht, beperkt het toepassingsgebied van dit artikel zich tot de nationale, zogenaamd substantiële regels (materiële en procedurele wetten) en sluit het bijgevolg de regels over die wetsconflicten, zoals deze in het internationale privaatrecht worden gebruikt, uit.

Artikel 10.4 stemt overeen met artikel 4 van verordening (EG) nr. 551/2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en met de verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195.

Artikel 11 — Luchtvaartnavigatiediensten

De vier binnen het FABEC verleende types luchtvaartnavigatiediensten, zijn de luchtverkeersdiensten (« *Air Traffic Services* » — ATS), de communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (« *Communication, Navigation and surveillance* » — CNS), de luchtvaartinlichtingendiensten (« *Air Information Services* » — AIS) en de meteorologische diensten (MET). Deze lijst sluit de verlening van andere diensten binnen het FABEC niet uit.

Artikel 12 — Luchtverkeersdiensten

In artikel 12.1 wordt de gezamenlijke aanwijzing in de context van het FABEC geregeld in overeenstemming met artikel 8 van verordening (EG) nr. 550/2004.

De verdragsluitende Staten zullen in een apart document hun verleners van luchtverkeersdiensten aanwijzen en ze zullen de Europese Commissie in kennis stellen van deze gezamenlijke aanwijzing ten minste één maand voor de inwerkingtreding van het Verdrag.

D'autres prestataires de services de la circulation aérienne peuvent être désignés sur la base de l'article 12.2. L'article introduit une procédure simplifiée relative aux services énumérés dans cet article, sur la base d'une notification de l'État contractant concerné.

L'article 12.3 rappelle le fait qu'il se peut que certains des États contractants aient déjà conclu des accords internationaux qui désignent un prestataire de services de la circulation aérienne spécifique pour une zone déterminée. Ces accords ne sont pas mis en péril.

Article 13 — Services de communication, de navigation et de surveillance (CNS)

Afin de permettre la fourniture de services CNS, le développement commun de l'infrastructure technique CNS FABEC permettra une rentabilité et une « qualité de service » optimale. Cela se traduira plus particulièrement par une fourniture et une maintenance communes de même que par un contrôle centralisé des services CNS.

Article 14 — Services d'information aéronautique (AIS)

Conformément aux orientations stratégiques prises par les États contractants, la coordination des services AIS devrait être organisée au niveau du FABEC en vue de garantir une fourniture optimale des services.

Article 15 — Services météorologiques (MET)

La désignation de prestataires de services MET est une option dans les règlements SES (article 9 du règlement (CE) n° 550/2004). Une désignation commune de prestataires de services MET renforcerait la possibilité qu'ils ont de coopérer et d'agir comme un seul prestataire, mais il ne s'agit pas encore d'un objectif prioritaire. Dès lors, la désignation nationale a été choisie comme la solution privilégiée dans un premier temps, tout en assurant un consensus entre les États contractants.

Article 16 — Relations entre prestataires de services

L'article 10 du règlement (CE) n° 550/2004 requiert l'approbation des États pour les accords conclus entre les prestataires portant sur des services de circulation aérienne ou météorologiques. Le Traité constitue un cadre permettant à ces prestataires de conclure des arrangements, sans qu'il soit dès lors nécessaire de

Andere verleners van luchtverkeersdiensten kunnen worden aangesteld op basis van het artikel 12.2. Het artikel voert een vereenvoudigde procedure in voor de diensten opgesomd in dit artikel op basis van een kennisgeving door de betrokken verdragsluitende Staat.

Het artikel 12.3 herhaalt het feit dat het mogelijk is dat bepaalde verdragsluitende Staten reeds internationale akkoorden hebben afgesloten die een specifieke verlener van luchtverkeersdiensten voor een bepaalde zone aanstellen. Deze akkoorden lopen geen gevaar.

Artikel 13 — Communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS)

Om de CNS-dienstverlening mogelijk te maken zal de gemeenschappelijke ontwikkeling van de technische CNS-FABEC-infrastructure een optimale rendabiliteit en « dienstverleningskwaliteit » opleveren. Dit zal meer bepaald omgezet worden in een gemeenschappelijke verlening en onderhoud evenals in een gecentraliseerde controle van de CNS-diensten.

Artikel 14 — Luchtvaartinformatiediensten (AIS)

In overeenstemming met de strategische richtingen die door de verdragsluitende Staten zijn genomen, zou de coördinatie van de AIS-diensten op het FABEC-niveau moeten worden georganiseerd teneinde een optimale dienstverlening te waarborgen.

Artikel 15 — Meteorologische diensten (MET)

De aanwijzing van de verleners van meteorologische diensten is een optie in de SES-verordeningen (artikel 9 van verordening (EG) nr. 550/2004). Een gezamenlijke aanwijzing van de verleners van meteorologische diensten versterkt hun kans om samen te werken en te handelen als een enkele dienstverlener, maar dit is nog geen prioritaire doelstelling. Bijgevolg werd de nationale aanwijzing aanvankelijk gekozen als de bevoorrechte oplossing. Terzelfder tijd wordt er wel over gewaakt dat er een consensus is tussen de verdragsluitende Staten.

Artikel 16 — Verhoudingen tussen de dienstverleners

Artikel 10 van de verordening (EG) nr. 550/2004 vereist de goedkeuring van de Staten voor de akkoorden die de dienstverleners met betrekking tot de luchtverkeersdiensten of de meteorologische diensten sluiten. Het Verdrag vormt het kader dat deze dienstverleners toelaat om overeenkomsten te sluiten zonder

conclure des accords bilatéraux additionnels entre États. Conformément à cet article, les arrangements entre des prestataires de services civils et militaires ou militaires et militaires sont également possibles. L'approbation des États pour les accords écrits ou arrangements légaux équivalents entre les prestataires concernant des services transfrontaliers est soumise aux procédures nationales des États contractants concernés. Dès qu'ils auront été approuvés par les États contractants, les accords écrits ou arrangements légaux équivalents seront notifiés au Conseil du FABEC.

Article 17 — Activités militaires

La participation active des organisations militaires des États contractants est d'une grande importance pour la réussite de la mise en œuvre du FABEC. Dès lors, les principes de base pour la coopération civile-militaire au sein du FABEC, plus particulièrement des services de contrôle tactiques militaires, sont établis dans cet article.

Cinq idées sont principalement exprimées dans cet article :

- i) les activités d'entraînement militaires FABEC peuvent être déployées indépendamment des frontières nationales;
- ii) un prestataire de services de navigation aérienne civil et/ou militaire d'un État contractant peut fournir des services sur le territoire d'un autre État contractant;
- iii) les organismes de défense aérienne et/ou de commandement et de contrôle aériens tactiques d'un État contractant peuvent fournir des services sur le territoire d'un autre État contractant;
- iv) la coopération entre les organismes civils et militaires sera encouragée;
- v) les organismes civils et militaires harmoniseront leurs procédures dans le domaine de la sécurité.

Par ailleurs, l'article 17.1 établit le principe de la gestion flexible de l'espace aérien (FUA). Les arrangements existants au niveau national restent pertinents pour l'application de cet article et ne seront pas révoqués par le Traité. Par exemple, dans des zones transfrontalières (« *Cross Border Areas* » — CBA), les arrangements nationaux existants, plus particulièrement en ce qui concerne les applications de la FUA, seront respectés par l'ensemble des parties. Ces accords internationaux incluent à la fois la Convention

dat er bijkomende bilaterale verdragen tussen de Staten moeten worden gesloten. Conform dit artikel zijn ook overeenkomsten tussen burgerlijke en militaire dienstverleners, of tussen militaire dienstverleners onderling mogelijk. De goedkeuring door de Staten van de geschreven overeenkomsten of van gelijkwaardige juridische constructies tussen de dienstverleners inzake grensoverschrijdende dienstverlening is eveneens onderworpen aan de nationale procedures van de betrokken verdragsluitende Staten. Zodra de verdragsluitende Staten deze overeenkomsten hebben goedgekeurd worden de geschreven overeenkomsten of de gelijkwaardige juridische constructies aan de FABEC-Raad betekend.

Artikel 17 — Militaire activiteiten

De actieve deelname van militaire organisaties van de verdragsluitende Staten is van groot belang voor het welslagen van de invoering van het FABEC. Dit verklaart waarom de basisbeginselen voor de civiel — militaire samenwerking binnen het FABEC, en meer in het bijzonder die voor de militaire diensten voor het tactische luchtbevel in dit artikel worden uiteengezet.

In dit artikel worden hoofdzakelijk vijf ideeën uiteengezet :

- i) de militaire FABEC-trainingsactiviteiten kunnen ongeacht de bestaande grenzen ten uitvoer worden gebracht;
- ii) een militaire en/of civiele verlener van luchtvaart-navigatiediensten van een verdragsluitende Staat mag grensoverschrijdende diensten verlenen op het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat;
- iii) de luchtverdedigingsorganisaties en de organisaties voor tactisch luchtbevel- en gevechts-leidingsdiensten van een verdragsluitende Staat mogen grensoverschrijdende diensten verlenen op het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat;
- iv) de samenwerking tussen de civiele en militaire organisaties wordt aangemoedigd;
- v) de civiele en militaire organisaties zullen hun procedures op het gebied van veiligheid en beveiliging harmoniseren.

Bovendien voert artikel 17.1 het beginsel inzake het flexibel gebruik van het luchtruim (*flexibele use of airspace* (FUA)) in. De op nationaal niveau bestaande overeenkomsten blijven relevant voor de toepassing van dit artikel en zij zullen door het Verdrag niet worden herroepen. In de grensoverschrijdende oefengebieden (« *Cross Border Areas* » — CBA) bijvoorbeeld, zullen de bestaande nationale overeenkomsten, meer in het bijzonder wat betreft de toepassing van het flexibel gebruik van het luchtruim, worden nageleefd

sur le Statut des Forces de l'OTAN (SOFA) et les accords en vertu du Partenariat pour la Paix («*Partnership for Peace*» — PFP).

L'article 17.2 stipule que les États contractants autorisent un prestataire de services de navigation aérienne civil ou militaire d'un État contractant à fournir des services de la circulation aérienne à un aéronef d'État opérant sur le territoire d'un autre État contractant. Il prend en compte tous les organismes différents existant au sein de l'espace aérien concerné.

Dans ce contexte, il faut plus particulièrement mentionner la fourniture de services de contrôle tactique à la circulation aérienne opérationnelle par les organismes de défense aérienne et par les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques conformément à l'article 17.3. Ce service doit être fourni dans tout type de zone d'entraînement militaire, y compris les CBA et également en dehors (à tout moment et à tout endroit). Les organismes de défense aérienne et/ou les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques sont des unités de contrôle statiques et déployables basées à terre ou aéroportées, par exemple un centre de défense de contrôle, un centre de contrôle et de rapport ou le système aéroporté de détection et de contrôle (AWACS). Tous les arrangements réputés appropriés pour la coordination des opérations et services militaires seront formalisés.

Concernant la fourniture de services transfrontaliers de navigation aérienne, l'article souligne explicitement la nécessité d'une coopération étroite entre les unités militaires qui fournissent des services de contrôle tactiques et les prestataires de services de navigation aérienne civils et militaires (article 17.4).

Finalement, l'article 17.5 souligne l'importance d'une étroite coopération dans des domaines tels que la sûreté et de la sécurité. Ces arrangements seront formalisés.

Article 18 — Politique de redevances

Les États contractants sont convenus de développer et d'appliquer des principes communs régissant la politique de redevances au sein du FABEC. L'application de principes communs renforce l'harmonisation des politiques de redevances entre les États contractants et facilite la coopération entre leurs prestataires de services de navigation aérienne.

door alle partijen. Deze internationale verdragen omvatten terzelfder tijd het Strijdkrachtenstatuut (SOFA = «*Status of Forces Agreement*») en de overeenkomsten gesloten in hoofde van het Partnerschap voor de Vrede («*Partnership for Peace*» — PFP).

Artikel 17.2 bepaalt dat de verdragsluitende Staten een militaire of civiele verlener van luchtvaartnavigatiediensten van een verdragsluitende Staat toestaan om grensoverschrijdende luchtverkeers-diensten te verlenen aan een staatsluchtvaartuig dat opereert op het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat. Dit artikel houdt rekening met alle verschillende organisaties die binnen het betrokken luchtruim bestaan.

In deze context moet in het bijzonder het verlenen van gevechtsleidingsdiensten aan het operationeel luchtverkeer door de luchtverdedigingsorganisaties en door organisaties voor tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten conform artikel 17.3 worden vermeld. Deze dienst moet in elk type militaire trainingszone worden verleend, met inbegrip van de grensoverschrijdende oefengebieden (CBA) alsook daarbuiten (op ieder moment en op iedere plaats). De luchtverdedigingsorganisaties en/of organisaties voor tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten zijn statische en inzetbare controle-eenheden te land of in de lucht, bijvoorbeeld een controledefensiecentrum, een controle- en rapporteringscentrum of een *Airborne Warning And Control System* (AWACS). Alle overeenkomsten die geschikt worden geacht voor de coördinatie van deze militaire operaties en diensten zullen worden geformaliseerd.

Met betrekking tot het verlenen van grensoverschrijdende luchtvaartnavigatiediensten, onderstreept dit artikel expliciet de noodzaak om een nauwe samenwerking te hebben tussen de militaire eenheden die gevechtsleidingsdiensten leveren en de civiele en militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten (artikel 17.4).

Tot slot wordt in artikel 17.5 het belang onderstreept van een nauwe samenwerking in domeinen zoals veiligheid en beveiliging. Deze afspraken zullen worden geformaliseerd.

Artikel 18 — Het heffingenbeleid

De verdragsluitende Staten zijn het eens geworden over de ontwikkeling en de toepassing van gemeenschappelijke beginselen voor het heffingenbeleid binnen het FABEC. De toepassing van gemeenschappelijke beginselen versterkt de harmonisatie van het heffingenbeleid tussen de verdragsluitende Staten, en het vereenvoudigt de samenwerking tussen hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Les principes de redevances devront couvrir au moins la politique des redevances en route, mais pourront être étendus ultérieurement à la politique des redevances terminales.

Concernant le problème de la politique d'exonération, les États contractants sont convenus que des exonérations nationales restent possibles conformément aux principes communs et également à une future politique basée sur un taux unitaire unique et une zone tarifaire commune. Les exonérations militaires sont basées sur des arrangements réciproques, où la souveraineté et la réciprocité jouent un rôle important.

L'harmonisation relative aux exonérations pour les redevances au sein du FABEC aura lieu conformément aux principes selon lesquels les prestataires de services de navigation aérienne sont remboursés pour les services qu'ils fournissent aux vols exonérés (par les États contractants) et les coûts d'application aux exonérations ne seront pas pris en compte pour le calcul des taux unitaires.

Le Traité n'affecte pas la souveraineté des États contractants en ce qui concerne les impôts et la politique fiscale.

En ce qui concerne l'article 18.2, l'étude de faisabilité pour le FABEC démontre les avantages d'un taux tarifaire unique concernant la conception de l'espace aérien, l'utilisation de routes et la coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne. Les États contractants soulignent et soutiennent ces avantages et sont convenus de l'intention d'appliquer un taux tarifaire unique pour le trafic en route au sein du FABEC.

Les règlements ne rendent pas le taux tarifaire unique, obligatoire pour la mise en place du FABEC. Le taux tarifaire unique sera introduit au moment où les États contractants jugeront que c'est approprié et que les prestataires de services de navigation aérienne sont suffisamment préparés. Les États contractants tiendront compte de l'impact de l'introduction sur les utilisateurs. La décision d'introduire et d'appliquer le taux tarifaire unique relève de la responsabilité du Conseil du FABEC. Eu égard à la règle d'unanimité au sein du Conseil du FABEC, un accord parfait au sein du FABEC s'impose pour l'introduction d'un taux tarifaire unique. Conjointement avec sa décision d'introduire un taux tarifaire unique, le Conseil du FABEC statuera également sur les conditions d'application à un taux tarifaire unique pour le trafic en route.

La responsabilité de statuer concernant le principe de l'établissement d'une zone tarifaire commune au

De heffingsbeginselen zullen op zijn minst het beleid van de « en route »-kosten moeten dekken, maar deze kunnen later ook worden uitgebreid naar het beleid inzake de plaatselijke luchtvaart-navigatieheffingen.

Wat betreft het probleem van het vrijstellingenbeleid, zijn de verdragsluitende Staten overeengekomen dat nationale vrijstellingen mogelijk blijven, dit conform de gemeenschappelijke beginselen en conform een toekomstig beleid dat gebaseerd zal zijn op een gemeenschappelijk eenheidstarief en een gemeenschappelijke heffingszone. De militaire vrijstellingen zijn gebaseerd op wederzijdse afspraken waarbij de soevereiniteit en de wederkerigheid een belangrijke rol spelen.

De harmonisatie inzake de vrijstellingen voor heffingen binnen het FABEC zal verlopen conform de beginselen volgens dewelke de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden vergoed voor hun dienstverlening aan de (door de verdragsluitende Staten) vrijgestelde vluchten en de kosten die van toepassing zijn op de vrijstellingen zullen niet bij de berekening van de eengemaakte tarieven worden verrekend.

Het Verdrag tast de soevereiniteit van de verdragsluitende Staten op het gebied van de belastingen en het fiscaal beleid niet aan.

Met betrekking tot artikel 18.2 toont het haalbaarheidsonderzoek voor het FABEC de voordelen van een enkel eenheidstarief voor het ontwerp van het luchtruim, het gebruik van de vliegroutes en de samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan. De verdragsluitende Staten onderschrijven en ondersteunen deze voordelen en zijn het eens geworden over de intentie om een enkel eenheidstarief toe te passen voor het « en route »-verkeer binnen het FABEC.

De verordeningen maken het enkel eenheidstarief niet verplicht voor de invoering van het FABEC. Het enkel eenheidstarief zal worden ingevoerd op het ogenblik dat de verdragsluitende Staten oordelen dat dit gepast is en dat de verleners van de luchtvaartnavigatiediensten voldoende voorbereid zijn. De verdragsluitende Staten zullen rekening houden met de invoering ervan voor de gebruikers. De beslissing om het enkel eenheidstarief in te voeren en toe te passen valt onder de bevoegdheid van de FABEC-Raad. Gelet op de regel van vereiste eenparigheid van stemmen binnen de FABEC-Raad, is een volledige unanimité vereist voor de invoering van een enkel eenheidstarief. Samen met zijn beslissing om een enkel eenheidstarief in te voeren, zal de FABEC-Raad eveneens de voorwaarden voor de toepassing van een enkel eenheidstarief voor het « en-route »-verkeer bepalen.

De verantwoordelijkheid om te beslissen over het beginsel inzake de vaststelling van een gemeenschap-

sein du FABEC appartient également au Conseil du FABEC. Des suites d'une telle décision, les zones (cinq) tarifaires actuelles disparaîtraient et seraient remplacées par une zone tarifaire commune. La responsabilité d'établir une (des) zone(s) tarifaire(s) incombe aux États contractants.

À l'article 18.5, les États contractants reconnaissent la nécessité d'une coopération et d'une coordination plus étroites concernant les redevances lorsque le FABEC sera établi.

Conformément à l'article 18.1, ils sont convenus de développer et d'appliquer des principes communs régissant la politique de redevances. En complément à l'article 18.1 et afin de préparer un taux tarifaire unique et une zone tarifaire commune, les États contractants coordonneront leur taux unitaires nationaux pour le trafic en route au sein du Conseil du FABEC. Par le biais de cette coordination, les États contractants peuvent imposer des conditions concernant les coûts devant être appliqués avant l'introduction du taux tarifaire unique. Il se pourrait que ces conditions adoucissent l'introduction d'un taux tarifaire unique ou en limitent les impacts pour les utilisateurs. La coordination pourrait également stimuler l'harmonisation des pratiques de redevances dans les États contractants.

Concernant l'Article 18.6, il stipule en son *littéra a)* qu'en conséquence logique à l'établissement d'une zone tarifaire commune pour le trafic en route au sein du FABEC, les obligations nécessaires associées à cette zone tarifaire devront être exécutées conjointement par les États contractants, par exemple par l'établissement d'un processus commun afin de préparer la base des coûts, les prévisions en matière de trafic, l'harmonisation nécessaire des politiques de redevances et une consultation commune des utilisateurs de l'espace aérien.

Au *littéra b)* du même article, les États ont convenu, en suite à l'article 18.1, de prendre les arrangements appropriés afin de garantir la consistance et l'uniformité concernant l'application des règles et règlements relatifs aux redevances. Cela pourrait impliquer l'application des principes EUROCONTROL si besoin est ou, par exemple du règlement de la Commission (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Enfin, le *littéra c)* implique qu'après l'introduction d'un taux tarifaire unique, voire avant, les États contractants assureront, lorsque cela s'impose, la coordination commune avec EUROCONTROL. Cela a trait, par exemple, à l'obligation découlant de l'article 18.4 et concernant la soumission d'une pro-

pelijke heffingszone binnen het FABEC komt volledig toe aan de FABEC-Raad. Ingevolge een dergelijke beslissing zouden de huidige (vijf) heffingszones verdwijnen en door een gemeenschappelijke heffingszone worden vervangen. De verantwoordelijkheid tot vaststelling van (een) gemeenschappelijke heffingszone(s) komt toe aan de verdragsluitende Staten.

In artikel 18.5 erkennen de verdragsluitende Staten de noodzaak tot een nauwere samenwerking en coördinatie met betrekking tot de heffingen wanneer het FABEC eenmaal zal zijn opgericht.

Conform artikel 18.1 zijn ze overeengekomen om gemeenschappelijke beginselen voor het heffingenbeleid te ontwikkelen en toe te passen. Als aanvulling op artikel 18.1, en ter voorbereiding van een enkel eenheidstarief en van een gemeenschappelijke heffingszone, zullen de verdragsluitende Staten hun nationale eenheidstarieven voor het «en route»-verkeer binnen de FABEC-Raad op elkaar afstemmen. Via deze coördinatie kunnen de verdragsluitende Staten vóór de invoering van het enkel eenheidstarief voorwaarden opleggen betreffende de toe te passen kosten. Het is mogelijk dat deze voorwaarden de invoering van een enkel eenheidstarief verzachten of de impact ervan voor de gebruikers beperken. De coördinatie kan ook een stimulans zijn voor de harmonisatie van de heffingspraktijken in de verdragsluitende Staten.

Artikel 18.6 bepaalt op zijn beurt in *littéra a)* dat als logisch gevolg van de invoering van een gemeenschappelijke heffingszone voor het «en-route»-verkeer binnen het FABEC, de noodzakelijke verplichtingen verbonden aan een heffingszone gezamenlijk door de verdragsluitende Staten zullen moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door het opstellen van een gemeenschappelijke procedure met het oog op de voorbereiding van een kostenbasis, van de verkeersramingen, van de vereiste harmonisatie van het heffingenbeleid en van een gezamenlijke raadpleging van de luchtruimgebruikers.

In *littéra b)* van hetzelfde artikel hebben de Staten afgesproken om, gevolg gevend aan artikel 18.1, de passende regelingen te treffen om de samenhang en eenvormigheid bij de toepassing van de regels en voorschriften met betrekking tot heffingen te waarborgen. Indien nodig impliceert dit mogelijkserwijs de toepassing van de EUROCONTROL-beginselen of van verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten.

Littéra c) ten slotte impliceert dat na de invoering van een enkel eenheidstarief, of zelfs ervoor, de verdragsluitende Staten — indien nodig — voor de gezamenlijke coördinatie met EUROCONTROL zullen zorgen. Dit houdt bijvoorbeeld verband met de verplichting die voortvloeit uit artikel 18.4 en gaat

position commune pour le niveau d'un taux tarifaire unique ou les accords nécessaires avec EUROCONTROL concernant la facturation des redevances de route.

Article 19 — Surveillance des prestataires de services de navigation aérienne

Conformément aux dispositions de l'article 2.3 du règlement (CE) n° 550/2004, un accord relatif à la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne au sein du FABEC est conclu. L'harmonisation des pratiques est nécessaire afin de faciliter, de développer et de garantir une surveillance adéquate.

L'article 19.2 exprime le principe fondamental de la reconnaissance mutuelle des tâches de surveillance des différentes autorités de surveillance nationales, conformément au règlement mentionné ci-dessus.

Conformément aux principes détaillés à l'article 19.3, un arrangement est conclu entre les autorités de surveillance nationales.

L'article 19.4 reconnaît le principe selon lequel l'autorité de surveillance nationale qui certifie un prestataire de services de navigation aérienne en surveillera également les activités en étroite coopération avec l'autorité de surveillance nationale des États contractants où le service est fourni.

Finalement, les articles 19.5 et 19.8 établissent un mécanisme qui s'appliquera si l'autorité de surveillance nationale de l'État où le service est fourni a l'intention d'exercer elle-même la surveillance. Le terme de « conditions » à l'article 19.5 doit être compris comme la façon dont la surveillance est organisée et exécutée.

Article 20 — Système de performance

Cet article fait essentiellement référence à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen, et vise à établir un système de performance pour le FABEC. Les objectifs de performance au niveau de la Communauté et les besoins militaires des États contractants doivent tous deux être incorporés dans le plan de performance, bien que l'aspect militaire ne soit pas couvert par le Ciel unique européen.

L'article 20.2 résume les domaines clés de performance requis par l'article 11.3 du règlement (CE)

over de voorlegging van een gemeenschappelijk voorstel voor het niveau voor een enkel eenheidstarief of over de noodzakelijke afspraken met EUROCONTROL inzake de facturatie van de « en route »-heffingen.

Artikel 19 — Toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten

Conform de bepalingen van artikel 2.3 van verordening (EG) nr. 550/2004 werd er binnen het FABEC een overeenkomst inzake het toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten gesloten. De harmonisatie van de praktijken is noodzakelijk ten einde een adequaat toezicht mogelijk te maken, te ontwikkelen en te waarborgen.

Artikel 19.2 geeft uiting aan het grondbeginsel inzake de wederzijdse erkenning van de toezichthoudende taken van de verschillende nationale toezichthoudende instanties, conform de voornoemde verordening.

Conform de beginselen uiteengezet in artikel 19.3 werd er een regeling getroffen tussen de nationale toezichthoudende instanties.

Artikel 19.4 erkent het beginsel luidens hetwelk de nationale toezichthoudende instantie, die een verlener van luchtvaartnavigatiediensten certificeert, eveneens toezicht zal houden op diens activiteiten in nauwe samenwerking met de nationale toezichthoudende instantie van de verdragsluitende Staten waar de dienstverlening plaatsvindt.

De artikelen 19.5 en 19.8 ten slotte stellen een mechanisme op dat zal worden toegepast wanneer de nationale toezichthoudende instantie van de Staat waar de dienstverlening plaatsvindt, de intentie heeft om zelf het toezicht uit te oefenen. De term « voorwaarden » in artikel 19.5 moet worden begrepen als de wijze waarop het toezicht is georganiseerd en wordt uitgeoefend.

Artikel 20 — De prestatieregeling

Dit artikel verwijst hoofdzakelijk naar artikel 11 van verordening (EG) nr. 549/2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, en beoogt de invoering van een prestatieregeling voor het FABEC. De prestatiedoelen op het niveau van de Gemeenschap en de militaire noden van de verdragsluitende Staten moeten allemaal in het prestatieplan worden opgenomen, ook al wordt het militaire aspect niet gedekt door het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

Artikel 20.2 geeft een samenvatting van de sleutel-domeinen op het vlak van prestaties zoals opgelegd

n° 549/2004. La coopération militaire est un facteur clé de succès car elle a une influence sur la performance du secteur de l'aviation dans son intégralité. Dès lors, l'efficacité des missions militaires est incluse dans le plan de performance du FABEC. L'efficacité des vols est elle couverte par le domaine-clé « Environnement ».

L'article 20.3 est requis par l'article 11.4 b du règlement (CE) n° 549/2004. Les articles 20.4 et 20.5 sont requis par l'article 11.3.b. Les parties intéressées mentionnées à l'article 20.7 sont énumérées à l'article 10 des règlements SES susmentionnés. L'article 20.6 traite de la situation préalable à l'application du plan de performance du FABEC.

Des indicateurs concrets de performance seront développés dans le cadre du plan de performance.

Article 21 — Conseil du FABEC

La composition du Conseil du FABEC démontre le statut égal des autorités civiles et militaires responsables de l'aviation.

Le Conseil du FABEC peut inviter des observateurs (prestataires de services de navigation aérienne, exploitants d'aéroports, organisations d'usagers de l'espace aérien) en vue de soutenir son travail. Les observateurs ne seront pas habilités à voter. Des experts peuvent également assister à la réunion sur invitation du Conseil du FABEC.

Article 22 — Fonctions du Conseil du FABEC

Afin de respecter les engagements des États contractants découlant du Traité, le Conseil du FABEC est chargé de prendre des décisions. La liste des tâches énumérées qui sont confiées au Conseil par cet article fait référence à d'autres parties du Traité, dont la correspondance peut être établie comme suit :

- a. fait référence aux articles 6 et 7;
- b. fait référence aux articles 9 et 17;
- c. fait référence à l'article 8;
- d. fait référence à l'article 9;
- e. fait référence à l'article 10;
- f. fait référence à l'article 12;
- g. fait référence à l'article 18;
- h. fait référence à l'article 10;

door artikel 11.3 van verordening (EG) nr. 549/2004. De militaire samenwerking is een sleutelfactor voor het succes, daar deze een invloed heeft op de prestaties van de luchtvaartsector in zijn geheel. Bijgevolg is de doeltreffendheid van de militaire opdrachten vervat in het prestatieplan van het FABEC. De vluchtefficiëntie valt onder het sleuteldomein « Milieu ».

Artikel 20.3 is vereist door artikel 11.4 b van verordening (EG) nr. 549/2004. De artikelen 20.4 en 20.5 zijn vereist door het artikel 11.3.b. De betrokken partijen vermeld in artikel 20.7 zijn opgesomd in artikel 10 van de bovenvermelde SES-Verordeningen. Artikel 20.6 gaat over de situatie die voorafging aan de toepassing van het prestatieplan van het FABEC.

Er zullen concrete prestatie-indicatoren worden ontwikkeld in het kader van het prestatieplan.

Artikel 21 — De FABEC-Raad

De samenstelling van de FABEC-Raad bewijst dat de burgerlijke en de militaire overheden die verantwoordelijk zijn voor de luchtvaart hetzelfde statuut hebben.

De FABEC-Raad kan waarnemers (verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchthaven exploitanten, luchtruimgebruikersorganisaties) uitnodigen met het oog op de ondersteuning van zijn werkzaamheden. De waarnemers zijn niet gemachtigd te stemmen. Ook deskundigen mogen op uitnodiging van de FABEC-Raad de vergadering bijwonen.

Artikel 22 — De functies van de FABEC-Raad

Met het oog op de naleving door de verdragsluitende Staten van de verplichtingen die uit het verdrag voortvloeien, is de FABEC-Raad belast met het nemen van beslissingen. De lijst met de opgesomde taken welke door dit artikel zijn toevertrouwd aan de Raad verwijst naar andere delen van het Verdrag. De overeenstemming van deze lijst met de andere delen, is als volgt :

- a. verwijst naar de artikelen 6 en 7;
- b. verwijst naar de artikelen 9 en 17;
- c. verwijst naar artikel 8;
- d. verwijst naar artikel 9;
- e. verwijst naar artikel 10;
- f. verwijst naar artikel 12;
- g. verwijst naar artikel 18;
- h. verwijst naar artikel 10;

- i. fait référence à l'article 7;
- j. fait référence à l'article 20;
- k. fait référence aux articles 21, 25 à 29;
- l. fait référence aux articles 24 à 29;
- m. fait référence aux articles 8 et 9;
- n. fait référence à l'article 6;
- o. fait référence à l'article 32;
- p. fait référence à l'article 33;
- q. fait référence à l'article 34;
- r. fait référence à l'article 1^{er}, mais pas limité aux définitions. L'évaluation concerne le Traité dans son intégralité;
- s. fait référence à l'article 35;
- t. fait référence aux articles 8 et 20 (pas exclusivement).

La liste démontre aussi le vaste champ des activités du Conseil du FABEC qui jouera un rôle clé dans la détermination du développement du FABEC. Le Conseil du FABEC est le forum où des accords et décisions sont pris conjointement afin de satisfaire aux exigences européennes en vue de la mise en œuvre du Ciel unique européen. Le *littera a)*, attribue au Conseil du FABEC une compétence pour toutes décisions garantissant la mise en œuvre du Traité et la réalisation de ses objectifs.

Article 23 — Fonctionnement

L'article 23 traite du fonctionnement du Conseil du FABEC. Le Conseil sera présidé à tour de rôle par un des États contractants. Les décisions du Conseil du FABEC seront prises à l'unanimité des membres, conformément au principe de « Chaque État dispose d'une voix » (article 23.2).

L'article 23.3 détermine le moment de prise d'effet d'une décision du Conseil du FABEC, ce qui dépendra de l'intervention des instances législatives d'un ou plusieurs États contractants dans la mise en œuvre de la décision concernée. Les « instances législatives » font référence aux autorités nationales habilitées à traiter les sujets abordés dans le Traité en référence aux procédures nationales visées à l'article 7.1.

Conformément à l'article 23.4, des détails complémentaires concernant le fonctionnement du Conseil du

- i. verwijst naar artikel 7;
- j. verwijst naar artikel 20;
- k. verwijst naar de artikelen 21, 25 tot 29;
- l. verwijst naar de artikelen 24 tot 29;
- m. verwijst naar de artikelen 8 en 9;
- n. verwijst naar artikel 6;
- o. verwijst naar artikel 32;
- p. verwijst naar artikel 33;
- q. verwijst naar artikel 34;
- r. verwijst naar artikel 1, maar beperkt zich niet tot de definities. De beoordeling slaat op het Verdrag in zijn geheel;
- s. verwijst naar artikel 35;
- t. verwijst naar de artikelen 8 en 20 (niet uitsluitend);

De lijst illustreert ook het ruime activiteitenpakket van de FABEC-Raad die een sleutelrol zal spelen bij het bepalen van de ontwikkeling van het FABEC. De FABEC-Raad is het forum waar gezamenlijk overeenkomsten worden gesloten en beslissingen worden genomen om zo te voldoen aan de Europese vereisten met het oog op de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. In *littera a)* wordt aan de FABEC-Raad de bevoegdheid gegeven om alle beslissingen te nemen die de uitvoering van het Verdrag en de verwezenlijking van de doelstellingen van dit verdrag garanderen.

Artikel 23 — De werking

Artikel 23 gaat over de werking van de FABEC-Raad. De Raad zal om beurt door een van de verdragsluitende Staten worden voorgezeten. De beslissingen van de FABEC-Raad worden met eenparigheid van stemmen van de leden genomen, conform het beginsel waarbij « elke Staat over één stem beschikt » (artikel 23.2).

Artikel 23.3 bepaalt de inwerkingtreding van een beslissing van de FABEC-Raad. Dit zal afhangen van de tussenkomst van de wetgevende instanties van een of meerdere verdragsluitende Staten bij de uitvoering van de betrokken beslissing. De « wetgevende instanties » verwijzen naar de nationale overheidsdiensten die bevoegd zijn voor de behandeling van de onderwerpen die in het Verdrag worden aangesneden met betrekking tot de nationale procedures bedoeld in artikel 7.1.

Conform artikel 23.4. zullen er in de procedure-regels bijkomende details over de werking van de

FABEC devront être prévus dans ses règles de procédure. Ces règles seront adoptées par le Conseil du FABEC. Le Conseil du FABEC peut également formuler des recommandations. Afin d'éviter un nombre excessif de réunions, la possibilité de pouvoir prendre des décisions moyennant l'échange de correspondance sera possible.

Article 24 — Comités et groupes de travail

Le Conseil du FABEC est assisté par quatre comités permanents qui sont décrits aux articles 25 à 28. D'autres comités et groupes de travail peuvent également être créés par le Conseil du FABEC (sur une base *ad hoc*) conformément à l'article 24.1. Des experts de parties intéressées et d'autres participants sont également bienvenus sur invitation. Les détails quant au fonctionnement des comités et groupes de travail seront décrits dans leurs règles de procédure.

Article 25 — Comité de l'espace aérien

Aucun commentaire spécifique.

Article 26 — Comité consultatif et d'harmonisation

Aucun commentaire spécifique.

Article 27 — Comité des finances et de la performance

Aucun commentaire spécifique.

Article 28 — Comité des autorités de surveillance nationales

Aucun commentaire spécifique.

Article 29 — Commission consultative des services de navigation aérienne

Afin de garantir le dialogue formel entre le Conseil du FABEC et les prestataires de services de navigation aérienne, une Commission consultative des services de navigation aérienne sera établie.

Article 30 — Régime de responsabilité

En cas de dommage, les victimes, afin d'obtenir des dommages et intérêts, doivent tout d'abord, mettre en œuvre les recours déjà prévus par : soit la Convention

FABEC-Raad moeten worden voorzien. De FABEC-Raad zal deze regels goedkeuren. De FABEC-Raad kan ook aanbevelingen doen. Teneinde een teveel aan vergaderingen te voorkomen, zal ook de mogelijkheid om beslissingen per correspondentie te nemen bestaan.

Artikel 24 — Comités en werkgroepen

De FABEC-Raad wordt bijgestaan door drie permanente comités die beschreven zijn in de artikelen 25 tot 28. Conform artikel 24.1 kan de FABEC-Raad (op *ad-hoc*basis) ook nog andere comités en werkgroepen oprichten. Deskundigen van de betrokken partijen en andere deelnemers zijn eveneens welkom wanneer zij zijn uitgenodigd. De details inzake de werking van de comités en de werkgroepen zullen in hun procedure-regels worden uiteengezet.

Artikel 25 — Het Luchtruimcomité

Geen specifieke bemerkingen.

Artikel 26 — Het Harmonisatie- en Adviescomité

Geen specifieke bemerkingen.

Artikel 27 — Het Financieel en Prestatiecomité

Geen specifieke bemerkingen.

Artikel 28 — Het Comité van de Nationale Toezichhoudende Instanties

Geen specifieke bemerkingen.

Artikel 29 — De Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening

Om de formele dialoog tussen de FABEC-Raad en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten te waarborgen, zal er een Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening worden opgericht.

Artikel 30 — Het aansprakelijkheidsregime

Bij schade moeten de slachtoffers — om schadevergoeding te verkrijgen — eerst en vooral de beroepsprocedures instellen die al zijn voorzien door :

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, 28 mai 1999), soit la Convention sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (Rome, 7 octobre 1952), soit la législation nationale pour les dommages causés aux tiers sur le sol ainsi que les accords concernant les dommages provoqués par les forces armées et autres. Subsidiairement, les dispositions du Traité en matière de responsabilité permettent aux personnes physiques, assureurs, transporteurs aériens, états, etc. de réclamer des dommages et intérêts.

L'article 30 crée un mécanisme subsidiaire unique pour la responsabilité civile. Ce mécanisme s'applique exclusivement à la fourniture de services de la circulation aérienne. Il contient trois étapes :

1. dommages et intérêts par l'État contractant où le dommage s'est produit pour tout dommage quel qu'il soit provoqué du fait d'une faute commise par un prestataire de services de la circulation aérienne étranger désigné dans une situation transfrontalière au sein de l'espace aérien FABEC;

2. remboursement des dommages et intérêts par le prestataire de services de la circulation aérienne effectif, appliqué ou assuré en cas de défaillance par son État contractant;

3. règlement d'un litige éventuel moyennant l'arbitrage entre les deux États contractants concernés.

L'étape 1 couvre les situations suivantes :

1. quand le dommage s'est produit dans l'espace aérien au-dessus du territoire d'un État contractant et a été provoqué par le prestataire de services de la circulation aérienne ou un autre État contractant (c'est-à-dire en cas de situation transfrontalière normale);

2. quand le dommage a eu lieu dans l'espace aérien sous la responsabilité d'un État contractant et a été provoqué par le prestataire de services de la circulation aérienne ou un autre État contractant. (par exemple au-dessus de hautes mers);

3. quand le dommage s'est produit dans l'espace aérien (ou une partie de cet espace) au-dessus du territoire d'un État contractant faisant partie de la FIR ou d'un autre État contractant (par exemple FIR Suisse au-dessus de l'Allemagne, FIR Bruxelles au-dessus de Luxembourg). Dans ces cas, l'État contractant au-dessus duquel le dommage s'est produit indemniser les dommages quels qu'ils soient.

ofwel het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer (Montréal, 28 mei 1999), ofwel het Verdrag betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt (Rome, 7 oktober 1952) ofwel de nationale wetgeving voor schade toegebracht aan derden op het aardoppervlak alsook de verdragen betreffende schade die veroorzaakt werd door de strijdkrachten en anderen. Aanvullend laten de verdragsbepalingen inzake de aansprakelijkheid de natuurlijke personen, verzekeraars, luchtvaart-maatschappijen, staten, etc. toe om schadevergoedingen te eisen.

Artikel 30 creëert een subsidiariteitsmechanisme dat enkel geldt voor de burgerlijke aansprakelijkheid. Dit mechanisme is uitsluitend van toepassing op het verlenen van luchtverkeersdiensten. Het omvat drie stappen :

— schadevergoeding door de verdragsluitende Staat waar de schade zich heeft voorgedaan en dit voor elke schade ongeacht of deze het gevolg is van een fout begaan door een buitenlandse verlener van luchtvaartverkeersdiensten die werd aangesteld in een grensoverschrijdende situatie binnen het FABEC-luchtruim;

— terugbetaling van de schadevergoeding door de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten, uitgeoefend of gewaarborgd door zijn verdragsluitende Staat indien de verlener in gebreke blijft;

— regeling van een eventueel geschil door middel van arbitrage tussen de betrokken verdragsluitende Staten.

Stap 1 dekt de onderstaande situaties :

1. wanneer de schade zich heeft voorgedaan in het luchtruim boven het grondgebied van een verdragsluitende Staat en deze werd veroorzaakt door de verlener van luchtverkeersdiensten of die van een andere verdragsluitende Staat (dit wil zeggen bij een normale grensoverschrijdende situatie);

2. wanneer de schade zich heeft voorgedaan in het luchtruim onder de verantwoordelijkheid van verdragsluitende Staat en wanneer deze schade werd veroorzaakt door de verlener van luchtverkeersdiensten of door een andere verdragsluitende Staat (bijvoorbeeld boven volle zee);

3. wanneer de schade zich heeft voorgedaan in het luchtruim (of een deel van dit luchtruim) boven het grondgebied van een verdragsluitende Staat die deel uitmaakt van het vluchtinformatiegebied (FIR) van een andere verdragsluitende Staat (bijvoorbeeld FIR Zwitserland boven Duitsland, FIR Brussel boven Luxemburg). In deze gevallen zal de verdragsluitende Staat waarboven de schade zich voordeed, deze schade ongeacht haar aard vergoeden.

Cet article ne s'applique pas à la situation où le dommage s'est produit dans l'espace aérien au-dessus du territoire d'un État non contractant faisant partie de la FIR d'un État contractant (par exemple Liechtenstein et Monaco).

Le dommage doit être interprété conformément aux lois et réglementations nationales et internationales spécifiques mentionnées ci-dessus.

Une faute doit être interprétée conformément aux lois et réglementations nationales et internationales principales spécifiques de l'État contractant dont il est fait référence à l'article 30.1.

Les termes de « aucune action judiciaire » impliquent que deux situations sont couvertes :

— la situation où aucun appel n'est possible étant donné que la décision judiciaire a été rendue par le tribunal le plus élevé;

— la situation où aucune des parties n'a utilisé son droit d'interjeter appel.

Le prestataire de services de la circulation aérienne doit s'assurer d'une couverture adéquate afin de couvrir sa responsabilité dans la situation décrite à l'article 30.1 La couverture adéquate sera évaluée par chaque État contractant conformément à l'Annexe 1 du règlement de la Commission (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

Cet article n'affecte pas les dispositions régissant la responsabilité visées dans la Convention Internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL », du 13 décembre 1960, modifiée en 1981, et l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au centre de contrôle régional de Maastricht, signé à Bruxelles le 25 novembre 1986. EUROCONTROL reste responsable sur la base des dispositions susmentionnées.

Cet article n'affecte pas les dispositions d'accords internationaux concernant le statut des forces armées tel qu'applicable, inter alia NATO, SOFA et PfP et les accords additionnels à cet effet dont il est fait référence à l'article 30.12.

Dit artikel is niet van toepassing op de situatie waarbij de schade zich heeft voorgedaan in het luchtruim boven het grondgebied van een niet-verdragsluitende Staat die behoort tot het vluchtinformatiegebied (FIR) van een verdragsluitende Staat (bijvoorbeeld Liechtenstein en Monaco).

De schade moet worden geïnterpreteerd in overeenstemming met de specifieke nationale en internationale wetten en reglementeringen, die hierboven zijn vermeld.

Een fout dient te worden verstaan in overeenstemming met de belangrijkste specifieke nationale en internationale wetten en reglementeringen van de verdragsluitende Staat waarnaar wordt verwezen in artikel 30.1.

De termen « geen enkele gerechtelijke stap » impliceren dat twee situaties gedekt zijn :

— de situatie waar er geen enkele beroepsmogelijkheid openstaat, gelet op het feit dat de gerechtelijke beslissing door de hoogste rechtbank werd uitgesproken;

— de situatie waarbij geen van de partijen zijn recht om in hoger beroep te gaan heeft benut.

De verlener van luchtverkeersdiensten moet zich ervan vergewissen dat hij adequaat verzekerd is, zodat zijn verantwoordelijkheid in de situatie beschreven in artikel 30.1 gedekt is. Of de dekking afdoende is zal beoordeeld worden door elke verdragsluitende Staat conform Bijlage 1 van verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

Dit artikel doet geen afbreuk aan de bepalingen op de aansprakelijkheid zoals bedoeld in Internationale Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « EUROCONTROL » van 13 december 1960, gewijzigd in 1981, en in de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het luchtverkeersleidingscentrum Maastricht, ondertekend te Brussel op 25 november 1986. EUROCONTROL blijft dus verantwoordelijk op grond van de bovenvermelde bepalingen.

Dit artikel doet geen afbreuk aan de bepalingen van de internationale verdragen inzake het statuut van de strijdkrachten zoals van toepassing, onder anderen : de NATO, het Strijdkrachtenstatuut (SOFA), de overeenkomsten gesloten in hoofde van het Partnerschap voor de Vrede (PfP) en de bijkomende verdragen die hiervoor werden gesloten en waarnaar wordt verwezen in artikel 30.12.

Article 31 — Enquête sur les accidents et les incidents graves

Pas de commentaires particuliers: la législation européenne et internationale en vigueur reste applicable.

Article 32 — Règlement des différends

Le règlement des différends suit une approche en trois étapes (négociation entre les États contractants concernés/Conseil du FABEC/Tribunal arbitral). Eu égard à la position importante du Conseil du FABEC concernant la gouvernance, le Conseil du FABEC a été impliqué dans une étape clairement identifiée. En cas d'échec des étapes antérieures, l'arbitrage semble être la meilleure solution pour régler des différends conformément au «Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage des différends entre deux États».

Article 33 — Adhésion au présent Traité

Il s'agit d'une exigence explicite du règlement SES (article 9a.3 du règlement (CE) n° 550/2004).

Article 34 — Dénonciation du présent Traité

Il s'agit d'une exigence explicite du règlement SES (article 9a.3 du règlement (CE) n° 550/2004). Une dénonciation pouvant engendrer d'éventuels différends, notamment d'ordre financier, un processus clair est décrit afin de traiter cette situation.

Article 35 — Amendements au présent Traité

Il s'agit d'une exigence explicite du règlement SES (article 9a.3 du règlement (CE) n° 550/2004). Tout amendement du Traité est soumis au processus national de ratification.

Article 36 — Extinction et suspension du présent Traité

Il s'agit d'une exigence explicite du règlement SES (article 13 du règlement (CE) n° 549/2004 et 9a.3 du règlement (CE) n° 550/2004). De plus, cet article décrit la possibilité de suspension du Traité pour des raisons de sécurité nationale, y compris de neutralité. Dans pareil cas, chaque État contractant a le droit de suspendre immédiatement l'application du Traité.

Artikel 31 — Onderzoek van ernstige ongevallen en incidenten

Geen bijzondere bemerkingsen: de van kracht zijnde Europese en internationale wetgeving blijft van toepassing.

Artikel 32 — Regeling van geschillen

De regeling van de geschillen verloopt volgens een aanpak in drie stappen (onderhandeling tussen de betrokken verdragsluitende Staten/de FABEC-Raad/Scheidsgerecht). Gelet op de belangrijke plaats die de FABEC-Raad op het vlak van bestuur bekleedt, werd de FABEC-Raad in een duidelijk onderscheiden stap betrokken. Indien de voorgaande stappen falen, is de arbitrage de beste oplossing om de geschillen te regelen in overeenstemming met het «Facultatief Reglement voor Arbitrage van Geschillen tussen twee Staten van het Permanente Hof van Arbitrage»

Artikel 33 — Toetreding tot dit Verdrag

Het gaat om een expliciete eis van de SES-Verordening (artikel 9a.3 van verordening (EG) nr. 550/2004).

Artikel 34 — Opzegging van dit Verdrag

Het gaat om een expliciete eis van de SES-Verordening (artikel 9a.3 van verordening (EG) nr. 550/2004). Aangezien een opzegging mogelijke geschillen, voornamelijk van financiële aard, met zich mee kan brengen, is er een duidelijke beschreven procedure om deze situatie te regelen.

Artikel 35 — Wijzigingen van dit Verdrag

Het gaat om een expliciete eis van de SES-Verordening (artikel 9a.3 van verordening (EG) nr. 550/2004). Iedere wijziging van het Verdrag is onderworpen aan het nationale ratificatieproces.

Artikel 36 — Beëindiging en opschorting van dit Verdrag

Het gaat om een expliciete eis van de SES-Verordening (artikel 13 van verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 9a.3 van verordening (EG) nr. 550/2004). Bovendien beschrijft dit artikel de mogelijkheid tot opschorting van het Verdrag omwille van nationale veiligheidsredenen, dit met inbegrip van de neutraliteit. In voorkomend geval heeft elke verdragsluitende Staat het recht om de toepassing van het Verdrag onmiddellijk op te schorten.

Article 37 — Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Aucun commentaire spécifique.

Article 38 — Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur du Traité est prévue le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification. Pour rester en conformité avec la réglementation européenne (règlement (CE) n° 550/2004), le FABEC doit être établi au plus tard pour le 4 décembre 2012.

Article 39 — Le Dépositaire et sa fonction

Le gouvernement du Royaume de Belgique a été désigné en qualité de Dépositaire. Conformément à l'article 9a du règlement (CE) n° 550/2004, la Commission européenne sera informée de la date de l'entrée en vigueur. Cet article détaille les tâches habituelles du Dépositaire et n'appelle pas de commentaires particuliers.

*Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre
et ministre de l'Intérieur,*

Joëlle MILQUET.

Le ministre de la Défense,

Pieter DE CREM.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur,*

Melchior WATHELET.

Artikel 37 — Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Geen specifieke bemerkingen.

Artikel 38 — Inwerkingtreding

De inwerkingtreding van het Verdrag is gepland voor de eerste dag van de tweede maand volgend op de neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging. Teneinde in overeenstemming te blijven met de Europese regelgeving (verordening (EG) nr. 550/2004) moet het FABEC ten laatste op 4 december 2012 zijn opgericht.

Artikel 39 — de Depositaris en zijn functie

De regering van het Koninkrijk België werd aangesteld als Depositaris. Overeenkomstig artikel 9a van de verordening (EG) nr. 550/2004 zal de Europese Commissie worden ingelicht over de datum van de inwerkingtreding. In dit artikel worden de gebruikelijke taken van de Depositaris uiteengezet; dit vereist geen bijzondere commentaar.

*De vice-eersteminister
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eersteminister
en minister van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

De minister van Landsverdediging,

Pieter DE CREM.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, de Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur, de Notre ministre de la Défense et de Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur, Notre ministre de la Défense et Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 14 décembre 2012.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre
et ministre de l'Intérieur,*

Joëlle MILQUET.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, van Onze vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken, van Onze minister van Landsverdediging en van Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Onze vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken, Onze minister van Landsverdediging en Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, gedaan te Brussel op 2 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 14 december 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eersteminister
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eersteminister
en minister van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

Le ministre de la Défense,

Pieter DE CREM.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur,*

Melchior WATHELET.

De minister van Landsverdediging,

Pieter DE CREM.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

TRAITÉ

relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse.

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS
ET
LA CONFÉDÉRATION SUISSE

Les États contractants,

Vu les règlements du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne relatifs au Ciel unique européen, les mesures d'exécution pertinentes, la déclaration des États membres sur les questions militaires liées au Ciel unique européen et l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;

Vu l'étude de faisabilité du bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC) du 18 septembre 2008;

Vu la déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» du 18 novembre 2008;

Considérant que l'espace aérien au-dessus du territoire des États contractants du FABEC et celui sous leur responsabilité constituent une des zones de trafic aérien les plus complexes d'Europe;

Considérant qu'une approche plus intégrée de la gestion du trafic aérien constitue une étape essentielle pour répondre aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant qu'une coopération étroite entre prestataires de services de navigation aérienne répond aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant que la création du FABEC implique nécessairement l'amélioration et l'augmentation de la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;

Considérant l'esprit de culture juste prônée par la législation internationale et européenne;

Attendu qu'en créant le FABEC indépendamment des frontières existantes, les États contractants visent à atteindre un niveau optimal de capacité, d'efficacité et d'efficience du réseau de gestion du trafic aérien tout en maintenant un haut niveau de sécurité;

Convaincus de la valeur ajoutée par la création du FABEC dans le domaine du développement durable;

VERDRAG

betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat.

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIC FRANKRIJK,
HET GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
EN
DE ZWITSERSE BONDSSTAAT

De verdragsluitende Staten,

Gelet op de verordeningen betreffende het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie, de relevante uitvoeringsbepalingen, de verklaring van de lidstaten over militaire kwesties die verband houden met het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim en de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer;

Gelet op de haalbaarheidsstudie betreffende het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC) van 18 september 2008;

Gelet op de gezamenlijke intentieverklaring voor het creëren van een Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» van 18 november 2008;

Overwegende dat het luchtruim boven het grondgebied en dat onder de verantwoordelijkheid van de verdragsluitende Staten van het FABEC behoren tot de meest complexe luchtverkeersgebieden van Europa;

Overwegende dat een meer geïntegreerde aanpak van de luchtverkeersbeveiliging een belangrijke stap is om te voldoen aan de behoeften van het civiele en militaire luchtverkeer in dit gebied;

Overwegende dat nauwe samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten voldoet aan de behoeften van het civiele en militaire luchtverkeer in dit gebied;

Overwegende dat de oprichting van het FABEC noodzakelijkerwijs een verbeterde en toenemende grensoverschrijdende verlening van luchtvaartnavigatiediensten met zich meebrengt;

Overwegende de «Just Culture» context zoals die tot uitdrukking komt in de internationale en Europese wetgeving;

In aanmerking nemende dat de verdragsluitende Staten met de oprichting van het FABEC de bedoeling hebben om, ongeacht de bestaande grenzen, een optimale capaciteit, doeltreffendheid en efficiëntie te bereiken voor het luchtverkeersbeveiligingsnetwerk en tegelijk een hoog veiligheidsniveau te behouden;

Overtuigd van de toegevoegde waarde van het creëren van het FABEC voor de ecologische duurzaamheid;

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I^{er} : PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 1^{er} — Définitions

À moins qu'il n'en soit disposé autrement, les termes utilisés dans le présent Traité ont la signification qui leur est attribuée par les définitions applicables issues des règlements relatifs au Ciel unique européen en vigueur dans les États contractants. Aux fins du présent Traité :

a) « Traité » désigne le présent Traité et tout amendement qui pourrait y être apporté, à moins qu'il n'en soit disposé autrement;

b) « espace aérien concerné » désigne l'espace aérien au-dessus du territoire des États contractants et celui sous leur responsabilité conformément aux règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tel qu'il est défini à l'article 3 du présent Traité;

c) « Convention de Chicago » désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :

— tout amendement ratifié par les États contractants et appliqué en vertu de l'article 94 a) de la Convention de Chicago, et

— toute Annexe ou tout amendement adoptés en vertu de l'article 90 de la Convention de Chicago, pour autant que les normes internationales visées à l'article 37 de la Convention de Chicago et contenues dans une telle Annexe ou un tel amendement soient en vigueur dans l'ensemble des États contractants;

d) « zone transfrontalière » désigne l'espace aérien au-dessus de frontières internationales et réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une période déterminée;

e) « bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » (FA-BEC) » désigne le bloc d'espace aérien fonctionnel établi par les États contractants en vertu du présent Traité;

f) « circulation aérienne opérationnelle (1) » désigne les vols qui ne sont pas exécutés conformément aux dispositions réglementant la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été arrêtées par les autorités nationales compétentes. Peuvent être considérés comme relevant de la circulation aérienne opérationnelle, certains vols civils tels que les vols d'essai dont les besoins opérationnels nécessitent certains écarts à la réglementation de l'OACI;

g) « aéronefs d'État »: les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État;

h) « service de contrôle tactique » désigne la fourniture, par les militaires, de services à la circulation aérienne opérationnelle dans le but de permettre l'accomplissement de la mission assignée et d'assurer le maintien, à tout moment, d'une séparation suffisante entre les aéronefs;

i) « territoire » désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui, en vertu du droit international, relèvent de la souveraineté d'un État contractant.

(1) En Suisse « circulation opérationnelle militaire »; en France « circulation aérienne militaire ».

Zijn het volgende overeengekomen :

HOOFDSTUK I : ALGEMENE BEGINSELEN

Artikel 1 — Definities

Tenzij anders bepaald, hebben de in dit Verdrag gebruikte begrippen de betekenis die eraan wordt toegekend in de toepasselijke definities uit de verordeningen betreffende het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim die van kracht zijn in de verdragsluitende Staten. Voor de toepassing van dit Verdrag gelden de volgende definities :

a) onder « Verdrag » wordt verstaan het onderhavige Verdrag en elke wijziging hiervan, tenzij anders bepaald;

b) onder « betreffende luchtruim » wordt verstaan het luchtruim boven het grondgebied van de verdragsluitende Staten en dat onder hun verantwoordelijkheid, in overeenstemming met de regels van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), zoals bepaald in artikel 3 van dit Verdrag;

c) onder « Het Verdrag van Chicago » wordt verstaan de *Convention on International Civil Aviation*, die op 7 december 1944 in Chicago werd ondertekend, alsook :

— elke door de verdragsluitende Staten geratificeerde wijziging die krachtens artikel 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago wordt toegepast; en

— elke Bijlage of wijziging aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag van Chicago, voor zover de internationale normen, waarnaar wordt verwezen in artikel 37 van het Verdrag van Chicago en die zijn opgenomen in die Bijlage of wijziging, van kracht zijn voor alle verdragsluitende Staten;

d) onder « grensoverschrijdend gebied » wordt verstaan het luchtruim boven internationale grenzen dat is gereserveerd voor het exclusieve gebruik door specifieke gebruikers tijdens een specifieke periode;

e) onder « Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » (FA-BEC) » wordt verstaan het Functioneel Luchtruimblok dat door de verdragsluitende Staten krachtens dit Verdrag wordt opgericht;

f) onder « operationeel luchtverkeer (1) » wordt verstaan de vluchten die niet voldoen aan de bepalingen voor het algemene luchtverkeer en waarvoor regels en procedures door de bevoegde nationale autoriteiten werden vastgesteld. Het operationeel luchtverkeer kan burgerluchtvaartvluchten omvatten zoals testvluchten, die een zekere mate van afwijking vereisen van de regels van ICAO om aan hun operationele vereisten te beantwoorden;

g) « staatsluchtvaartuigen »: luchtvaartuigen die gebruikt worden door militaire, douane- en politiediensten worden geacht staatsluchtvaartuigen te zijn;

h) onder « gevechtsleidingsdienst » wordt verstaan de militaire dienstverlening ter ondersteuning van het operationeel luchtverkeer om de toegewezen missie te vervullen en ervoor te zorgen dat op elk ogenblik voldoende afstand wordt bewaard tussen de luchtvaartuigen;

i) onder « grondgebied » wordt verstaan het landoppervlak en de territoriale wateren die eraan grenzen en die overeenkomstig internationaal recht onder de soevereiniteit van een verdragsluitende Staat vallen.

(1) In Zwitserland « circulation opérationnelle militaire »; in Frankrijk « circulation aérienne militaire ».

Article 2 — Objet du présent Traité

(1) Le présent Traité établit le FABEC et, pour en assurer la gouvernance, le Conseil du FABEC.

(2) Le présent Traité ne porte pas création d'une organisation internationale jouissant de la personnalité juridique internationale.

(3) Le présent Traité définit les conditions générales et la gouvernance dans le cadre desquelles les États contractants doivent assurer la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné.

(4) Le présent Traité définit le cadre au sein duquel doivent être établis les arrangements techniques et opérationnels spécifiques couvrant les domaines d'intervention des prestataires de services de navigation aérienne.

Article 3 — Champ d'application géographique

(1) Le présent Traité s'applique à l'espace aérien concerné, qui comprend les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes de l'Europe continentale :

- a) FIR Bremen;
- b) FIR Langen;
- c) FIR München;
- d) UIR Hannover;
- e) UIR Rhein;
- f) FIR/UIR Bruxelles;
- g) FIR Bordeaux;
- h) FIR Brest;
- i) FIR Marseille;
- j) FIR Paris;
- k) FIR Reims;
- l) UIR France;
- m) FIR Amsterdam;
- n) FIR/UIR Switzerland.

(2) Pour la République française, le présent Traité s'applique uniquement aux départements européens de la République française.

(3) Pour le Royaume des Pays-Bas, le présent Traité s'applique uniquement à la partie du Royaume des Pays-Bas située en Europe.

Article 4 — Souveraineté

(1) Lorsqu'une FIR ou une UIR s'étend à l'intérieur de l'espace aérien au-dessus du territoire d'un autre État contractant, la souveraineté de l'État contractant concerné en relation avec cette portion d'espace aérien au-dessus de son territoire n'est pas affectée.

(2) Les dispositions du présent Traité s'appliquent sans préjudice des compétences des États contractants qui relèvent de la sûreté et des intérêts militaires.

Artikel 2 — Onderwerp van dit Verdrag

(1) Dit Verdrag richt het FABEC op en de FABEC-Raad voor het bestuur ervan.

(2) Dit Verdrag creëert geen internationale organisatie met internationale rechtspersoonlijkheid.

(3) Dit Verdrag bepaalt de algemene voorwaarden en de wijze van bestuur waaronder de verdragsluitende Staten moeten zorgen voor luchtverkeersbeveiliging en de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het betreffende luchtruim.

(4) Dit Verdrag bepaalt het kader waarbinnen de specifieke technische en operationele regelingen totstandgebracht dienen te worden die de werkerreinen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten beslaan.

Artikel 3 — Geografische reikwijdte

(1) Dit Verdrag is van toepassing op het betreffende luchtruim dat is samengesteld uit de volgende vluchtinformatiegebieden (Flight Information Region, FIR) en hogere informatiegebieden (Upper Information Region, UIR) van continentaal Europa :

- a) FIR Bremen;
- b) FIR Langen;
- c) FIR München;
- d) UIR Hannover;
- e) UIR Rhein;
- f) FIR/UIR Bruxelles;
- g) FIR Bordeaux;
- h) FIR Brest;
- i) FIR Marseille;
- j) FIR Paris;
- k) FIR Reims;
- l) UIR France;
- m) FIR Amsterdam;
- n) FIR/UIR Switzerland.

(2) Wat de Republiek Frankrijk betreft, is dit Verdrag alleen van toepassing op de Europese Departementen van de Republiek Frankrijk.

(3) Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag alleen van toepassing op het gedeelte van het Koninkrijk der Nederlanden dat zich in Europa bevindt.

Artikel 4 — Soevereiniteit

(1) In het geval een FIR of een UIR zich uitstrekt tot in het luchtruim boven het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat, wordt de soevereiniteit van de betreffende verdragsluitende Staat met betrekking tot dat gedeelte van het luchtruim boven zijn grondgebied niet aangetast.

(2) De bepalingen van dit Verdrag doen geen afbreuk aan de bevoegdheden van de verdragsluitende Staten met betrekking tot veiligheids- en militaire belangen.

Article 5 — Aéronefs d'État

(1) Sauf convention ou législation contraire, l'article 3 *c*) de la Convention de Chicago reste pleinement applicable aux aéronefs d'État.

(2) Les États contractants s'efforcent d'établir une procédure simplifiée de délivrance d'autorisations diplomatiques ou spéciales pour les activités d'entraînement militaires menées dans l'espace aérien concerné.

Article 6 — Objectif du FABEC

Le FABEC a pour objectif d'atteindre une performance optimale dans les domaines liés à la sécurité, au développement durable, à la capacité, à l'efficacité économique, à l'efficacité des vols et à l'efficacité des missions militaires en organisant l'espace aérien et la gestion du trafic aérien, indépendamment des frontières existantes, dans l'espace aérien concerné.

Article 7 — Engagements des États contractants

(1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC, les États contractants s'engagent à coopérer et à prendre les mesures appropriées, conformément à leurs procédures nationales, en particulier dans les domaines suivants :

- a*) l'espace aérien;
- b*) l'harmonisation des règles et des procédures;
- c*) la fourniture de services de navigation aérienne;
- d*) la coopération civile-militaire;
- e*) les redevances;
- f*) la surveillance;
- g*) la performance;
- h*) la gouvernance.

(2) Les États contractants mettent en œuvre les décisions prises par le Conseil du FABEC et s'engagent à établir à l'échelon national les règles et procédures nécessaires.

(3) Les États contractants veillent à la mise en œuvre du présent Traité.

CHAPITRE II : ESPACE AÉRIEN

Article 8 — Espace aérien du FABEC

(1) Les États contractants assurent conjointement l'organisation et la gestion d'un espace aérien formant un continuum ainsi que la gestion coordonnée des courants de trafic aérien et de la capacité, en tenant dûment compte des processus de concertation à l'échelon international, indépendamment des frontières existantes.

(2) Les États contractants assurent en particulier :

- a*) l'élaboration d'une politique commune en matière d'espace aérien, en étroite coopération entre autorités civiles et militaires;
- b*) la conception de la structure de l'espace aérien concerné afin de favoriser la défragmentation et la sectorisation dynamique;

Artikel 5 — Staatsluchtvaartuigen

(1) Tenzij anders overeengekomen of geregeld, blijft artikel 3, onderdeel c, van het Verdrag van Chicago volledig van toepassing op staatsluchtvaartuigen.

(2) De verdragsluitende Staten streven naar het instellen van een vereenvoudigde procedure voor diplomatieke klaring of speciale toestemming voor militaire trainingsactiviteiten binnen het betreffende luchtruim.

Artikel 6 — Doelstelling van het FABEC

Het FABEC heeft tot doel optimale prestaties te bereiken op het gebied van veiligheid, ecologische duurzaamheid, capaciteit, kostenefficiëntie, vluchtefficiëntie en doeltreffendheid van militaire missies door middel van de inrichting van het luchtruim en de organisatie van de luchtverkeersbeveiliging in het betreffende luchtruim, ongeacht de bestaande grenzen.

Artikel 7 — Verplichtingen van de verdragsluitende Staten

(1) Om de doelstelling van het FABEC te bereiken, verbinden de verdragsluitende Staten zich ertoe om samen te werken en, in overeenstemming met hun nationale procedures, de passende maatregelen te nemen, in het bijzonder op de volgende gebieden :

- a*) luchtruim;
- b*) harmonisatie van regels en procedures;
- c*) verlening van luchtvaartnavigatiediensten;
- d*) civiel-militaire samenwerking;
- e*) heffingen;
- f*) toezicht;
- g*) prestaties;
- h*) bestuur.

(2) De verdragsluitende Staten voeren de beslissingen uit die genomen zijn door de FABEC-Raad en verbinden zich ertoe om de benodigde nationale regels en procedures in te stellen.

(3) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat dit Verdrag wordt uitgevoerd.

HOOFDSTUK II : LUCHTRUIM

Artikel 8 — Luchtruim van het FABEC

(1) Ongeacht de bestaande grenzen, zorgen de verdragsluitende Staten gezamenlijk voor het ontwerp en het beheer van een naadloos luchtruim, alsook voor de gecoördineerde regeling van luchtverkeersstromen en -capaciteit, zorgvuldig rekening houdend met samenwerkingsprocessen op internationaal niveau.

(2) De verdragsluitende Staten zorgen in het bijzonder voor :

- a*) de ontwikkeling van een gemeenschappelijk luchtruimbeleid in nauwe samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten;
- b*) het inrichten van de structuur van het betreffende luchtruim om defragmentatie en dynamische sectorvorming te vergemakkelijken;

c) l'examen des modifications de l'espace aérien concerné ayant un impact sur la performance à l'échelle du FABEC;

d) la coordination avec EUROCONTROL;

e) la consultation des usagers de l'espace aérien, conjointement si nécessaire;

f) l'établissement coordonné de zones transfrontalières.

Article 9 — Gestion souple de l'espace aérien

(1) Les États contractants coopèrent aux niveaux juridique, opérationnel et technique en vue de l'application efficace et cohérente du concept de gestion souple de l'espace aérien, en tenant compte des exigences tant civiles que militaires.

(2) Les États contractants veillent à ce que des accords et procédures communs soient établis entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne.

(3) Les États contractants veillent à ce que leurs autorités civiles et militaires coordonnent la gestion de l'espace aérien au niveau stratégique.

(4) Les États contractants veillent à ce qu'une fonction commune de gestion de l'espace aérien soit établie entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne au niveau pré-tactique.

(5) Les États contractants veillent à ce qu'une coordination entre les unités du service de la circulation aérienne et les unités de contrôle militaires soit assurée au niveau tactique.

CHAPITRE III : HARMONISATION

Article 10 — Harmonisation des règles et des procédures

(1) Les États contractants s'engagent à harmoniser leurs règles matérielles et procédures en rapport avec le FABEC.

(2) À cette fin, les États contractants se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de relever et d'éliminer les différences entre leurs réglementations respectives.

(3) Les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné développent et mettent en œuvre un système global commun de gestion de la sécurité.

(4) Les États contractants coordonnent la classification des différentes portions de l'espace aérien concerné conformément aux spécifications européennes et veillent à réduire les différences de pratiques qui existent entre eux.

CHAPITRE IV : FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 11 — Services de navigation aérienne

Les États contractants assurent la fourniture des services de navigation aérienne suivants :

a) les services de la circulation aérienne;

c) het onderzoek van de wijzigingen met betrekking tot het betreffende luchtruim die de prestaties op FABEC-niveau beïnvloeden;

d) de coördinatie met EUROCONTROL;

e) de raadpleging van de luchtruimgebruikers, gezamenlijk indien nodig;

f) het gecoördineerd instellen van grensoverschrijdende gebieden.

Artikel 9 — Flexibel gebruik van het luchtruim

(1) De verdragsluitende Staten werken op juridisch, operationeel en technisch niveau samen om het concept van flexibel gebruik van het luchtruim efficiënt en consistent toe te passen, rekening houdend met zowel civiele als militaire vereisten.

(2) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat er gemeenschappelijke afspraken en procedures worden overeengekomen tussen de civiele en militaire verleners van luchtverkeersdiensten.

(3) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat civiele en militaire autoriteiten coördineren op het strategische niveau van luchtruimbeheer.

(4) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat op pre-tactisch niveau een gemeenschappelijke luchtruimbeheersfunctie wordt ingesteld tussen de civiele en militaire verleners van luchtverkeersdiensten.

(5) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat op tactisch niveau coördinatie plaatsvindt tussen de eenheden voor luchtverkeersdiensten en de militaire luchtverkeersleidingseenheden.

HOOFDSTUK III : HARMONISATIE

Artikel 10 — Harmonisatie van regels en procedures

(1) De verdragsluitende Staten verbinden zich ertoe om hun materiële regels en procedures die relevant zijn voor het FABEC te harmoniseren.

(2) Daartoe raadplegen de verdragsluitende Staten elkaar regelmatig om verschillen in hun respectieve wet- en regelgeving op te sporen en op te heffen.

(3) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat de verleners van luchtverkeersdiensten in het betreffende luchtruim een gemeenschappelijk overkoepelend veiligheidsbeheersysteem ontwikkelen en toepassen.

(4) De verdragsluitende Staten coördineren de classificatie van de diverse delen van het betreffende luchtruim in overeenstemming met de Europese specificaties, zodat de in de praktijk tussen hen bestaande verschillen verkleind worden.

HOOFDSTUK IV : VERLENING VAN LUCHTVAART-NAVIGATIEDIENSTEN

Artikel 11 — Luchtvaartnavigatiediensten

De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat de volgende luchtvaartnavigatiediensten worden verleend :

a) luchtverkeersdiensten;

b) les services de communication, de navigation et de surveillance;

c) les services d'information aéronautique;

d) les services météorologiques.

Article 12 — Services de la circulation aérienne

(1) Les États contractants désignent conjointement, au moyen d'un instrument commun, les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné.

(2) Les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné sont, s'ils n'ont pas été désignés conformément au paragraphe 1^{er}, désignés conjointement par les États contractants sur notification de l'État contractant concerné dès lors qu'ils fournissent seulement l'un ou plusieurs des services suivants :

a) des services d'information de vol d'aérodrome;

b) des services de la circulation aérienne limités à une zone de contrôle d'aérodrome;

c) des services de la circulation aérienne sous surveillance militaire.

(3) Les paragraphes 1^{er} et 2 s'appliquent sans préjudice des arrangements ou des accords relatifs à la fourniture de services de la circulation aérienne entre États contractants ou entre tout État contractant et une tierce partie et antérieurs à l'entrée en vigueur du présent Traité.

(4) Les États contractants s'informent mutuellement des droits et obligations applicables au niveau national aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés ainsi que de toute modification de leur certification ou de leur statut juridique.

(5) Les États contractants informent conjointement la Commission européenne et les autres États membres de toute décision prise en vertu du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne.

(6) Les États contractants encouragent une coopération étroite entre prestataires de services de la circulation aérienne.

Article 13 — Services de communication, de navigation et de surveillance

Les États contractants s'efforcent d'aboutir à des systèmes techniques communs et de déployer au meilleur coût une infrastructure destinée à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance par les prestataires civils de services de navigation aérienne.

Article 14 — Services d'information aéronautique

Les États contractants coopèrent dans le domaine de l'information aéronautique et coordonnent la fourniture des services d'information aéronautique.

b) communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten;

c) luchtvaartinlichtingendiensten;

d) meteorologische diensten.

Artikel 12 — Luchtverkeersdiensten

(1) De verdragsluitende Staten wijzen gezamenlijk door middel van een gemeenschappelijk instrument de verleners van luchtverkeersdiensten voor het betreffende luchtruim aan.

(2) Na kennisgeving door de betreffende verdragsluitende Staat, worden verleners van luchtverkeersdiensten voor het betreffende luchtruim, die niet aangewezen zijn overeenkomstig lid 1, door de verdragsluitende Staten gezamenlijk aangewezen, als deze slechts een of meer van de volgende diensten verlenen :

a) vluchtinformatiediensten voor vliegvelden;

b) luchtverkeersdiensten beperkt tot een plaatselijk verkeersleidingsgebied van een vliegveld;

c) luchtverkeersdiensten onder militair toezicht.

(3) De leden 1 en 2 zijn van toepassing onverminderd regelingen of verdragen inzake de verlening van luchtverkeersdiensten tussen verdragsluitende Staten of om het even welke verdragsluitende Staat en een derde partij die bestonden vóór de inwerkingtreding van dit Verdrag.

(4) De verdragsluitende Staten houden elkaar op de hoogte van de rechten en verplichtingen van de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten op nationaal niveau en van alle wijzigingen in hun certificatie of in hun juridische status.

(5) De verdragsluitende Staten informeren gezamenlijk de Europese Commissie en de andere lidstaten over elke beslissing die krachtens dit artikel wordt genomen betreffende de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten.

(6) De verdragsluitende Staten moedigen nauwe samenwerking tussen verleners van luchtverkeersdiensten aan.

Artikel 13 — Communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten

De verdragsluitende Staten streven naar gemeenschappelijke technische systemen en de kostenefficiënte operationalisering van infrastructuur voor de verlening van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten door de civiele verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Artikel 14 — Luchtvaartinlichtingendiensten

De verdragsluitende Staten werken samen op het gebied van luchtvaartinlichtingen en coördineren de verlening van de luchtvaartinlichtingendiensten.

Article 15 — Services météorologiques

(1) Les États contractants assurent une coopération entre les prestataires de services météorologiques aéronautiques.

(2) Chaque État contractant désigne le prestataire de services météorologiques aéronautiques sur une base exclusive et en informe le Conseil du FABEC.

Article 16 — Relations entre prestataires de services

(1) Les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne formalisent les relations de travail jugées nécessaires à la coordination de leurs services dans l'espace aérien concerné par la voie d'accords écrits ou d'arrangements juridiquement équivalents.

(2) Les accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents entre prestataires de services de la circulation aérienne relatifs aux services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné sont approuvés par les États contractants concernés, après consultation du Conseil du FABEC. Une fois approuvés, ils sont communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Dans le cas où sont conclus avec des États voisins des accords écrits ou des arrangements juridiquement équivalents portant sur la fourniture, en dehors de l'espace aérien concerné, de services de la circulation aérienne, le ou les États contractants concernés veillent à ce que de tels accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents n'affectent pas le présent Traité et soient communiqués au Conseil du FABEC.

**CHAPITRE V: PRINCIPES RÉGISSANT
LA COOPÉRATION CIVILE-MILITAIRE**

Article 17 — Activités militaires

(1) En tenant dûment compte des principes de gestion souple de l'espace aérien et conformément aux arrangements nationaux et aux accords internationaux en vigueur, les États contractants concernés concluent, si nécessaire, des arrangements écrits permettant la réalisation d'activités d'entraînement militaires dans l'espace aérien concerné indépendamment des frontières existantes.

(2) Les États contractants concernés autorisent un prestataire militaire ou civil de services de la circulation aérienne d'un autre État contractant concerné à fournir des services de la circulation aérienne transfrontaliers aux aéronefs d'État opérant aussi bien en circulation aérienne générale qu'en circulation aérienne opérationnelle, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Les États contractants concernés autorisent la fourniture de services de contrôle tactique à la circulation aérienne opérationnelle par les organismes de défense aérienne et par les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques d'un autre État contractant concerné, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(4) S'agissant de la fourniture de services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné, les États contractants encouragent une coopération étroite entre les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne et les organismes respectifs de défense aérienne et de services de commandement et de contrôle aériens tactiques.

Artikel 15 — Meteorologische diensten

(1) De verdragsluitende Staten zorgen voor samenwerking tussen verleners van meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie.

(2) Elke verdragsluitende Staat wijst de verlener van meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie op exclusieve basis aan en brengt de FABEC-Raad daarvan op de hoogte.

Artikel 16 — Verhoudingen tussen dienstverleners

(1) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten de werkrelaties formaliseren die noodzakelijk worden geacht voor de coördinatie van hun diensten in het betreffende luchtruim door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen.

(2) Na raadpleging van de FABEC-Raad worden de schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen tussen verleners van luchtverkeersdiensten inzake grensoverschrijdende diensten in het betreffende luchtruim door de betreffende verdragsluitende Staten goedgekeurd. Zodra ze zijn goedgekeurd, worden ze doorgegeven aan de FABEC-Raad.

(3) Wanneer er schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen met buurlanden bestaan voor het verlenen van luchtverkeersdiensten buiten het betreffende luchtruim, zorgt/zorgen de betreffende verdragsluitende Staat/Staten ervoor dat die schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen geen invloed uitoefenen op het Verdrag, en dat ze door worden gegeven aan de FABEC-Raad.

**HOOFDSTUK V: BEGINSLEN INZAKE
CIVIEL-MILITAIRE SAMENWERKING**

Artikel 17 — Militaire activiteiten

(1) Zorgvuldig rekening houdend met de beginselen van het flexibel gebruik van het luchtruim en in overeenstemming met de bestaande nationale regelingen en de toepasselijke internationale overeenkomsten sluiten de betreffende verdragsluitende Staten, waar en wanneer nodig, schriftelijke overeenkomsten om militaire trainingsactiviteiten in het betreffende luchtruim mogelijk te maken, ongeacht de bestaande grenzen.

(2) De betreffende verdragsluitende Staten staan het verlenen van grensoverschrijdende luchtverkeersdiensten toe door een militaire of civiele verlener van luchtverkeersdiensten van de betrokken andere verdragsluitende Staat aan staatsluchtvaartuigen die als algemeen of operationeel luchtverkeer opereren, overeenkomstig daartoe strekkende schriftelijke regelingen die aan de FABEC-Raad worden doorgegeven.

(3) De betreffende verdragsluitende Staten staan het verlenen van gevechtsleidingsdiensten aan operationeel luchtverkeer toe door de luchtverdedigingsorganisaties en organisaties voor tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten van de andere betreffende verdragsluitende Staat, overeenkomstig daartoe strekkende schriftelijke regelingen die aan de FABEC-Raad worden doorgegeven.

(4) Voor het verlenen van grensoverschrijdende diensten in het betreffende luchtruim moedigen de verdragsluitende Staten een nauwe samenwerking aan tussen de civiele en militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de respectieve organisaties voor luchtverdediging en tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten.

(5) Les États contractants s'efforcent d'harmoniser les arrangements civils et militaires pertinents dans le but de faciliter la coopération civile-militaire, en particulier dans le domaine de la sûreté.

CHAPITRE VI: REDEVANCES

Article 18 — Politique de redevances

(1) Les États contractants élaborent et appliquent des principes communs régissant la politique de redevances dans l'espace aérien concerné, compte tenu de la possibilité d'exonérations nationales.

(2) Les États contractants ont l'intention d'appliquer un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et s'efforcent d'y établir une zone tarifaire commune.

(3) Le Conseil du FABEC décide de l'introduction, des conditions et de l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et de l'établissement, dans cet espace aérien, d'une zone tarifaire commune.

(4) Le taux unitaire unique proposé conjointement pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné est soumis, après décision du Conseil du FABEC, à l'organe compétent d'EUROCONTROL pour fixation.

(5) Préalablement à l'introduction et à l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné, les États contractants coordonnent leurs taux unitaires pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné au niveau du Conseil du FABEC.

(6) Il incombe plus particulièrement aux États contractants :

a) d'exécuter conjointement les obligations requises découlant d'une zone tarifaire commune pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;

b) de conclure les arrangements appropriés pour garantir la cohérence et l'uniformité de l'application des règles et des règlements relatifs aux redevances;

c) d'assurer conjointement, s'il y a lieu, la coordination avec EUROCONTROL.

CHAPITRE VII: SURVEILLANCE

Article 19 — Surveillance des prestataires de services de navigation aérienne

(1) Les États contractants veillent à ce que les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement en matière de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné et à ce que leurs pratiques soient harmonisées.

(2) Les États contractants reconnaissent mutuellement les tâches de contrôle effectuées par leurs autorités de surveillance nationales ainsi que les résultats de ces tâches.

(3) Les États contractants veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales concluent des accords en vue de la coopération visée au paragraphe 1^{er}, comprenant un arrangement en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables et de la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle et des résultats de ces tâches. Ces accords peuvent inclure un arrangement relatif au partage des responsabilités

(5) De verdragsluitende Staten streven naar harmonisatie van de relevante civiele en militaire regelingen om de civiel-militaire samenwerking te vergemakkelijken, in het bijzonder op het gebied van beveiliging.

HOOFDSTUK VI: HEFFINGEN

Artikel 18 — Heffingenbeleid

(1) De verdragsluitende Staten ontwikkelen gemeenschappelijke beginselen met betrekking tot het heffingenbeleid binnen het betreffende luchtruim en passen deze toe, rekening houdend met de mogelijkheid van nationale vrijstellingen.

(2) De verdragsluitende Staten hebben de intentie om een enkel eenheidstarief voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim toe te passen en zij streven naar het vaststellen van een gemeenschappelijke heffingszone in het betreffende luchtruim.

(3) De FABEC-Raad beslist over de invoering, de voorwaarden voor en de toepassing van een enkel eenheidstarief voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim en de vaststelling van een gemeenschappelijke heffingszone in het betreffende luchtruim.

(4) Het gemeenschappelijk voorgestelde enkel eenheidstarief voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim wordt volgend op een beslissing van de FABEC-Raad daarover aan het relevante EUROCONTROL-orgaan ter vaststelling voorgelegd.

(5) Voorafgaand aan de invoering en toepassing van een enkel eenheidstarief voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim coördineren de verdragsluitende Staten hun eenheidstarieven voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim op het niveau van de FABEC-Raad.

(6) De verdragsluitende Staten dienen in het bijzonder :

a) gezamenlijk de noodzakelijke verplichtingen te vervullen verbonden aan een gemeenschappelijke heffingszone voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim;

b) passende regelingen te treffen voor samenhang en eenvoudigheid bij de toepassing van de regels en voorschriften met betrekking tot heffingen;

c) waar nodig, te zorgen voor de gezamenlijke coördinatie met EUROCONTROL.

HOOFDSTUK VII: TOEZICHT

Artikel 19 — Toezicht op de verleners van luchtvaart-navigatiediensten

(1) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat de nationale toezichthoudende instanties nauw samenwerken bij de uitoefening van het toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten binnen het betreffende luchtruim en dat hun werkwijzen zijn geharmoniseerd.

(2) De verdragsluitende Staten erkennen wederzijds de toezichtstaken van hun nationale toezichthoudende instanties en de resultaten van deze taken.

(3) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat hun nationale toezichthoudende instanties overeenkomsten sluiten over de samenwerking waarnaar in lid 1 wordt verwezen, met inbegrip van een regeling voor de behandeling van gevallen waarin niet wordt voldaan aan de geldende gemeenschappelijke eisen, en voor de wederzijdse erkenning van toezichtstaken en de resultaten van deze taken. Die overeenkomsten kunnen een regeling bevatten

concernant les tâches de contrôle. Ils sont communiqués par les autorités de surveillance nationales concernées au Conseil du FABEC.

(4) L'autorité de surveillance nationale qui a certifié le prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné est chargée de la surveillance de ce prestataire de services de navigation aérienne en étroite coopération avec la ou les autorités de surveillance nationales du ou des autres États contractants concernés.

(5) Dans le cas où l'État contractant au-dessus du territoire duquel les services de navigation aérienne visés au paragraphe 4 sont fournis exige que sa propre autorité de surveillance nationale exerce le contrôle, les autorités de surveillance nationales concernées s'accordent sur les conditions du contrôle.

(6) Les États contractants concernés veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales mettent en place un mécanisme commun pour l'échange d'informations, la consultation et la coordination en matière de fourniture de services transfrontaliers, propre à assurer que les mesures correctrices nécessaires soient prises sans délai.

(7) Les États contractants veillent à ce que les décisions prises en application du présent article soient mises en œuvre.

(8) En dernier ressort, chaque État contractant conserve le droit de suspendre ou de révoquer l'approbation accordée en application de l'article 16, paragraphe 2, après en avoir dûment informé l'État contractant concerné et le Conseil du FABEC.

CHAPITRE VIII : PERFORMANCE

Article 20 — Système de performance

(1) Les États contractants mettent en œuvre un système de performance pour le FABEC et appliquent un plan de performance pour le FABEC compatible avec les objectifs uni-européens de performance et en tenant compte des besoins militaires. Ce plan de performance est approuvé par le Conseil du FABEC.

(2) Le plan de performance comprend les objectifs de performance du FABEC pour au moins les domaines clés de performance suivants :

- a) la sécurité;
- b) l'environnement;
- c) la capacité;
- d) l'efficacité économique;
- e) l'efficacité des missions militaires.

(3) Le plan de performance comprend un ensemble d'indicateurs clés de performance clairs et mesurables dans les domaines clés de performance pour une période de référence définie.

(4) Le plan de performance comporte des mécanismes incitatifs pour le FABEC.

(5) Le Conseil du FABEC décide de la mise en œuvre et des éléments du plan de performance du FABEC.

betreffende de verdeling van verantwoordelijkheden voor toezichtstaken. De betreffende nationale toezichthoudende instanties geven de overeenkomsten door aan de FABEC-Raad.

(4) De nationale toezichthoudende instantie die de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, die grensoverschrijdende diensten in het betreffende luchtruim verleent, heeft gecertificeerd, is belast met het toezicht op deze verlener van luchtvaartnavigatiediensten, in nauwe samenwerking met de nationale toezichthoudende instantie(s) van de andere betreffende verdragsluitende Staat/Staten.

(5) Indien de verdragsluitende Staat boven wiens grondgebied de luchtvaartnavigatiediensten als bedoeld in lid 4 worden verleend, eist dat zijn eigen nationale toezichthoudende instantie toezicht uitoefent, bereiken de betrokken nationale toezichthoudende instanties overeenstemming over de voorwaarden voor het toezicht.

(6) De betreffende verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat hun nationale toezichthoudende instanties een gemeenschappelijk mechanisme opzetten voor informatie-uitwisseling, overleg en coördinatie voor de verlening van grensoverschrijdende diensten om er voor te zorgen dat zonder uitstel de noodzakelijke corrigerende maatregelen worden genomen.

(7) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat de in overeenstemming met dit artikel genomen beslissingen ten uitvoer worden gebracht.

(8) In laatste instantie behoudt elke verdragsluitende Staat het recht om de toestemming die in overeenstemming met artikel 16, lid 2, is gegeven op te schorten of te herroepen, nadat de betreffende verdragsluitende Staat en de FABEC-Raad daarvan op de hoogte zijn gebracht.

HOOFDSTUK VIII : PRESTATIES

Artikel 20 — Prestatieregeling

(1) De verdragsluitende Staten voeren een FABEC-prestatie-regeling in en passen een FABEC-prestatieplan toe dat strookt met de EU-wijde prestatiedoelen en dat rekening houdt met de militaire behoeften. Dit prestatieplan wordt door de FABEC-Raad goedgekeurd.

(2) Het prestatieplan bevat de FABEC-prestatiedoelstellingen voor ten minste de volgende prestatiekerngebieden :

- a) veiligheid;
- b) milieu;
- c) capaciteit;
- d) kostenefficiëntie;
- e) doeltreffendheid van militaire missies.

(3) Het prestatieplan bevat een reeks duidelijke en meetbare prestatiekernindicatoren voor de prestatiekerngebieden voor een vastgestelde referentieperiode.

(4) Het prestatieplan bevat stimuleringsregelingen op FABEC-niveau.

(5) De FABEC-Raad beslist over de toepassing en elementen van het FABEC-prestatieplan.

(6) Préalablement à l'application du plan de performance du FABEC, le Conseil du FABEC fixe des objectifs de performance au niveau du FABEC et coordonne les plans nationaux de performance.

(7) L'élaboration du plan de performance fait l'objet de consultations avec les parties intéressées concernées.

(8) Les États contractants veillent à ce que la mise en œuvre du plan de performance du FABEC soit supervisée et à ce que des mesures correctrices soient prises si nécessaire.

(9) Les États contractants évaluent à intervalles réguliers la conception et le fonctionnement du système de performance du FABEC et prennent, si nécessaire, des mesures correctrices.

CHAPITRE IX : GOUVERNANCE

Article 21 — Conseil du FABEC

(1) Le Conseil du FABEC est composé des représentants suivants de chaque État contractant :

a) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation civile, et

b) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation militaire.

(2) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister à ses réunions en qualité d'observateurs.

Article 22 — Fonctions du Conseil du FABEC

(1) Le Conseil du FABEC dirige le FABEC.

(2) Afin de respecter les engagements pris par les États contractants en vertu du présent Traité, le Conseil du FABEC est chargé de prendre toute décision en vue :

a) d'assurer la mise en œuvre du présent Traité et, de façon générale, la réalisation des objectifs du FABEC;

b) de définir le développement de la coopération civile et militaire;

c) de s'entendre sur l'organisation et la stratégie communes pour l'espace aérien concerné;

d) de définir les termes de la coopération dans l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien;

e) de soutenir l'harmonisation des règles matérielles et des procédures;

f) de faciliter le processus de désignation conjointe des prestataires de services de la circulation aérienne;

g) d'adopter la politique de redevances applicable dans l'espace aérien concerné et de fixer le taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;

h) de soutenir le développement et la mise en œuvre d'un système global commun de gestion de la sécurité;

i) de définir des objectifs stratégiques pour le développement du FABEC, d'évaluer les résultats obtenus et de prendre des mesures appropriées si nécessaire;

(6) Voorafgaand aan de toepassing van het FABEC-prestatieplan, stelt de FABEC-Raad prestatiedoelen vast op FABEC-niveau en coördineert hij de nationale prestatieplannen.

(7) Bij het opstellen van het prestatieplan vindt overleg plaats met de betreffende belanghebbende partijen.

(8) De verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat de verwezenlijking van het FABEC-prestatieplan wordt gemonitord en dat indien nodig corrigerende maatregelen worden genomen.

(9) De verdragsluitende Staten beoordelen periodiek het ontwerp en de werking van de FABEC-prestatieregeling en nemen indien nodig corrigerende maatregelen.

HOOFDSTUK IX : BESTUUR

Artikel 21 — De FABEC-Raad

(1) De FABEC-Raad is samengesteld uit de volgende vertegenwoordigers van iedere verdragsluitende Staat :

a) een vertegenwoordiger van de overheid die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart; en

b) een vertegenwoordiger van de overheid die verantwoordelijk is voor de militaire luchtvaart.

(2) Op uitnodiging van de FABEC-Raad kunnen andere deelnemers als waarnemers zijn vergaderingen bijwonen.

Artikel 22 — Functies van de FABEC-Raad

(1) De FABEC-Raad bestuurt het FABEC.

(2) Teneinde de verplichtingen van de verdragsluitende Staten krachtens het Verdrag na te komen, heeft de FABEC-Raad de opdracht om beslissingen te nemen om :

a) te zorgen voor de uitvoering van dit Verdrag en voor het bereiken van de doelstellingen van het FABEC in het algemeen;

b) de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking te bepalen;

c) overeenstemming te bereiken over de gemeenschappelijke inrichting en het gemeenschappelijk beleid voor het betreffende luchtruim;

d) de wijze van samenwerking voor de toepassing van het concept van flexibel gebruik van het luchtruim te bepalen;

e) de harmonisatie van de materiële regels en procedures te ondersteunen;

f) het proces van gezamenlijke aanwijzing van de verleners van luchtverkeersdiensten te vergemakkelijken;

g) het heffingenbeleid voor het betreffende luchtruim aan te nemen en het enkel eenheidstarief voor en-route verkeer in het betreffende luchtruim vast te stellen;

h) de ontwikkeling en de toepassing van een gemeenschappelijk overkoepelend veiligheidsbeheersysteem te ondersteunen;

i) strategische doelstellingen voor de ontwikkeling van het FABEC te bepalen, de bereikte resultaten te evalueren, en indien nodig passende maatregelen te nemen;

j) d'approuver le plan de performance et les objectifs de performance correspondants;

k) d'adopter son règlement intérieur, celui des comités, des groupes de travail ainsi que celui de la Commission consultative des services de navigation aérienne;

l) d'instituer d'autres comités que ceux établis par le présent Traité et de créer des groupes de travail chargés de l'assister dans des domaines spécifiques, et d'approuver les propositions des comités et groupes de travail;

m) d'assurer la coordination du FABEC avec les blocs d'espace aérien fonctionnels adjacents, en veillant à l'efficacité des interfaces;

n) de coordonner les positions des États contractants au regard de l'application d'accords internationaux en ce qui concerne, en particulier, les travaux de l'OACI, d'EUROCONTROL, de la Commission européenne, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'entreprises communes dans le domaine de la gestion du trafic aérien;

o) de faciliter le règlement des différends survenant entre États contractants;

p) de prendre les mesures requises par l'adhésion d'un État au présent Traité;

q) de prendre les mesures requises par la dénonciation du présent Traité par un État contractant;

r) d'évaluer la cohérence entre le présent Traité et toute modification apportée aux règlements relatifs au Ciel unique européen;

s) de proposer des amendements au présent Traité;

t) d'assurer, si nécessaire, la consultation des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien et de toute autre partie intéressée.

Article 23 — Fonctionnement

(1) Le Conseil du FABEC est présidé à tour de rôle par un des États contractants.

(2) Les décisions du Conseil du FABEC sont prises à l'unanimité des voix. Chaque État contractant dispose d'une voix. Les décisions du Conseil du FABEC sont considérées comme des décisions des représentants des États contractants.

(3) Les décisions prennent effet deux mois après le jour de leur adoption, à moins qu'un État contractant n'informe les autres États contractants, dans les deux mois suivant l'adoption d'une décision, qu'il ne peut mettre cette dernière en œuvre qu'avec l'accord de ses instances législatives. Dans ce cas, la décision prend effet un jour après que le dernier État contractant concerné a informé les autres États contractants qu'il a obtenu l'accord de ses instances législatives.

(4) Le règlement intérieur adopté par le Conseil du FABEC fixe les modalités portant, en particulier, sur la convocation des réunions, la diffusion préalable de l'ordre du jour, la désignation et la durée du mandat du président ainsi que la procédure de scrutin, y compris la possibilité de prendre des décisions par correspondance.

j) het prestatieplan en de bijbehorende prestatiedoelen goed te keuren;

k) het eigen huishoudelijk reglement en dat van de comités, werkgroepen en van de Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening aan te nemen;

l) andere comités op te richten dan die welke door dit Verdrag in het leven zijn geroepen, alsook werkgroepen op te richten om hem bijstand te verlenen op specifieke gebieden, en de voorstellen van de comités en werkgroepen goed te keuren;

m) te zorgen voor coördinatie van het FABEC met de aangrenzende functionele luchtruimblokken, met inbegrip van efficiënte « interfaces »;

n) de standpunten van de verdragsluitende Staten te coördineren met het oog op de toepassing van internationale overeenkomsten, in het bijzonder betreffende het werk van ICAO, EUROCONTROL, de Europese Commissie, het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en gezamenlijke ondernemingen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging;

o) de oplossing van geschillen te vergemakkelijken die tussen de verdragsluitende Staten kunnen ontstaan;

p) de maatregelen te nemen die vereist zijn ingevolge de toetreding van een Staat tot dit Verdrag;

q) de maatregelen te nemen die vereist zijn ingevolge de opzegging van dit Verdrag door een verdragsluitende Staat;

r) te evalueren of dit Verdrag strookt met eventuele wijzigingen van de verordeningen betreffende het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim;

s) wijzigingen van dit Verdrag voor te stellen;

t) te zorgen voor raadpleging van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, de gebruikers van het luchtruim en andere belanghebbende partijen waar nodig.

Artikel 23 — Functioneren

(1) De FABEC-Raad wordt afwisselend voorgezeten door een van de verdragsluitende Staten.

(2) De FABEC-Raad neemt zijn beslissingen met eenparigheid van stemmen. Elke verdragsluitende Staat heeft één stem. De beslissingen van de FABEC-Raad worden beschouwd als beslissingen van de vertegenwoordigers van de verdragsluitende Staten.

(3) Beslissingen worden van kracht twee maanden na de dag waarop ze zijn aangenomen, tenzij, binnen twee maanden nadat ze zijn aangenomen, een verdragsluitende Staat de andere verdragsluitende Staten op de hoogte brengt dat hij de beslissing alleen kan uitvoeren met de instemming van zijn wetgevende organen. In dat geval wordt de beslissing van kracht een dag nadat de laatste betreffende verdragsluitende Staat de andere verdragsluitende Staten op de hoogte heeft gebracht dat de wetgevende organen hun instemming hebben gegeven.

(4) Het door de FABEC-Raad aangenomen huishoudelijk reglement bevat regelingen, in het bijzonder voor het bijeenroepen van vergaderingen, het voorafgaand versturen van de agenda, de aanstelling van de voorzitter en de duur van het voorzitterschap, de stemprocedure, met inbegrip van de mogelijkheid om beslissingen per correspondentie te nemen.

(5) Le Conseil du FABEC se réunit sur convocation de son président, au moins deux fois par an et plus si nécessaire. Chaque État contractant est habilité à demander la tenue d'une réunion.

Article 24 — Comités et groupes de travail

(1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC et d'assister le Conseil du FABEC, il est établi un Comité de l'espace aérien, un Comité consultatif et d'harmonisation, un Comité des finances et de la performance et un Comité des autorités de surveillance nationales. Le Conseil du FABEC peut instituer d'autres comités et créer des groupes de travail.

(2) Les comités et groupes de travail se composent d'experts civils et militaires désignés par les États contractants.

(3) Sur invitation des comités ou des groupes de travail, d'autres participants peuvent assister à leurs réunions en qualité d'observateurs.

(4) Sauf disposition contraire du règlement intérieur ou décision contraire du Conseil du FABEC, les comités et groupes de travail rapportent directement et exclusivement au Conseil du FABEC.

Article 25 — Comité de l'espace aérien

Le Comité de l'espace aérien assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre des articles 8 et 9 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 26 — Comité consultatif et d'harmonisation

Le Comité consultatif et d'harmonisation assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre des articles 10 et 12 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 27 — Comité des finances et de la performance

Le Comité des finances et de la performance assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre de l'article 18 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 28 — Comité des autorités de surveillance nationales

Sans préjudice de l'article 24, paragraphe 4, et des responsabilités spécifiques confiées directement aux autorités de surveillance nationales, le Comité des autorités de surveillance nationales assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre de l'article 19 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

(5) De FABEC-Raad komt bijeen op uitnodiging van de voorzitter, minstens twee keer per jaar en telkens wanneer dit nodig is. Elke verdragsluitende Staat heeft het recht om de bijeenroeping van een vergadering te verzoeken.

Artikel 24 — Comités en werkgroepen

(1) Om de doelstellingen van het FABEC te bereiken en de FABEC-Raad bij te staan, worden hierbij het Luchtruimcomité, het Harmonisatie- en Adviescomité, het Financieel en Prestatiecomité en het Comité van de Nationale Toezichhoudende Instanties opgericht. De FABEC-Raad kan andere comités en werkgroepen oprichten.

(2) De comités en werkgroepen worden samengesteld uit civiele en militaire deskundigen die door de verdragsluitende Staten worden aangesteld.

(3) Op uitnodiging van de comités of werkgroepen kunnen andere deelnemers als waarnemers hun vergaderingen bijwonen.

(4) Tenzij anders bepaald in het huishoudelijk reglement of door een beslissing van de FABEC-Raad rapporteren comités en werkgroepen rechtstreeks en uitsluitend aan de FABEC-Raad.

Artikel 25 — Het Luchtruimcomité

Het Luchtruimcomité staat de FABEC-Raad bij bij de tenuitvoerlegging van de artikelen 8 en 9 en voert de andere taken uit die de FABEC-Raad hem toevertrouwt.

Artikel 26 — Het Harmonisatie- en Adviescomité

Het Harmonisatie- en Adviescomité staat de FABEC-Raad bij bij de tenuitvoerlegging van de artikelen 10 en 12 en voert de andere taken uit die de FABEC-Raad hem toevertrouwt.

Artikel 27 — Het Financieel en Prestatiecomité

Het Financieel en Prestatiecomité staat de FABEC-Raad bij bij de tenuitvoerlegging van artikel 18 en, waar van toepassing, artikel 20 en voert de andere taken uit die de FABEC-Raad hem toevertrouwt.

Artikel 28 — Comité van de Nationale Toezichhoudende Instanties

Onverminderd artikel 24, lid 4, en de specifieke verantwoordelijkheden die rechtstreeks aan de nationale toezichhoudende instanties zijn verleend, staat het Comité van de Nationale Toezichhoudende Instanties de FABEC-Raad bij bij de tenuitvoerlegging van artikel 19 en, waar van toepassing, artikel 20 en voert de andere taken uit die de FABEC-Raad hem toevertrouwt.

CHAPITRE X : CONSULTATION DES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 29 — Commission consultative des services de navigation aérienne

(1) La Commission consultative des services de navigation aérienne est établie afin d'assurer la consultation des prestataires de services de navigation aérienne sur les questions relatives à la fourniture de services au sein du FABEC.

(2) La Commission consultative des services de navigation aérienne est composée :

- a) de représentants du Conseil du FABEC, et
- b) de représentants des prestataires de services de navigation aérienne.

(3) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister aux réunions en qualité d'observateurs.

(4) Les comptes rendus des débats de la Commission consultative des services de navigation aérienne sont communiqués au Conseil du FABEC.

CHAPITRE XI : RESPONSABILITÉ

Article 30 — Régime de responsabilité

(1) Tout État contractant indemnise le dommage tel que visé au paragraphe 4, lorsquel celui-ci :

a) est survenu dans l'espace aérien au-dessus de son territoire ou placé sous sa responsabilité conformément aux règles de l'OACI, et

b) a été causé par la faute d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné conformément à l'article 12, autre que le prestataire dont le lieu d'exploitation principal est situé sur le territoire de l'État contractant concerné, par celle de ses agents, ou par celle de toute autre personne agissant pour le compte dudit prestataire.

Le prestataire de services de la circulation aérienne visé sous lettre b est dénommé ci-après le prestataire effectif de services de la circulation aérienne.

(2) Aucune action directe ne peut être engagée contre le prestataire effectif de services de la circulation aérienne, ni contre ses agents, ni contre toute personne agissant pour le compte dudit prestataire.

(3) Le droit à indemnisation visé au paragraphe 1^{er} s'éteint si aucune action n'est introduite dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la décision de justice prévue au paragraphe 4 est devenue définitive.

(4) L'indemnisation visée au paragraphe 1^{er} ne peut faire l'objet d'une demande que pour un dommage n'ayant pas été indemnisé par décision de justice devenue définitive prise conformément à une législation ou une réglementation nationale ou internationale spécifique. Une décision est considérée comme définitive lorsqu'elle n'est plus susceptible de recours en vertu d'une législation ou d'une réglementation nationale ou internationale.

(5) La demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1^{er} et 4 est introduite auprès de l'État contractant concerné. L'autorité compétente examine la demande et statue sur celle-ci conformément aux règles de droit matériel appropriées de l'État contractant concerné. À défaut d'accord sur la demande, le litige est tranché

HOOFDSTUK X : RAADPLEGING VAN VERLENERS VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Artikel 29 — Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening

(1) De Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening wordt opgericht voor de raadpleging van verleners van luchtvaartnavigatiediensten over aangelegenheden die te maken hebben met de dienstverlening binnen het FABEC.

(2) De Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening wordt als volgt samengesteld :

- a) vertegenwoordigers van de FABEC-Raad; en
- b) vertegenwoordigers van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

(3) Op uitnodiging van de FABEC-Raad kunnen andere deelnemers als waarnemers de vergaderingen bijwonen.

(4) Verslagen van de besprekingen van de Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiedienstverlening worden aan de FABEC-Raad bezorgd.

HOOFDSTUK XI : CIVIELRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

Artikel 30 — Aansprakelijkheidsregime

(1) Een verdragsluitende Staat vergoedt de schade zoals beschreven in lid 4 wanneer deze schade :

a) zich heeft voorgedaan in het luchtruim boven zijn grondgebied of dat onder zijn verantwoordelijkheid in overeenstemming met de regels van ICAO; en

b) is veroorzaakt door de fout van een verlener van luchtverkeersdiensten die is aangewezen in overeenstemming met artikel 12 of die van zijn medewerkers of van elke andere persoon die in zijn naam optreedt, en die niet de verlener is waarvan de hoofdvestiging zich bevindt op het grondgebied van de betrokken verdragsluitende Staat.

De verlener van luchtverkeersdiensten vermeld in b) wordt hierna de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten genoemd.

(2) Er mag niet rechtstreeks een zaak aanhangig worden gemaakt tegen de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten of tegen zijn medewerkers of tegen elke andere persoon die in zijn naam optreedt.

(3) Als er geen zaak aanhangig wordt gemaakt binnen een periode van twee jaar vanaf de datum van de definitieve rechterlijke beslissingen zoals bepaald in lid 4, vervalt het recht op schadevergoeding voortvloeiend uit lid 1.

(4) Er kan slechts schadevergoeding op basis van lid 1 worden gevorderd voor schade die niet wordt vergoed krachtens definitieve rechterlijke beslissingen die in overeenstemming met specifieke nationale of internationale wetten of voorschriften zijn geveld. Een beslissing wordt als definitief beschouwd als er krachtens de nationale of internationale wetten of voorschriften geen rechtsmiddel tegen open staat.

(5) De vordering tot schadevergoeding voortvloeiend uit leden 1 en 4 dient bij de betrokken verdragsluitende Staat te worden ingediend. De vordering wordt in overweging genomen en wordt al dan niet door de bevoegde autoriteit ingewilligd in overeenstemming met de relevante materiële wetten en voorschriften van

par le tribunal compétent de l'État contractant concerné, conformément à ses règles de droit matériel appropriées.

(6) Le prestataire effectif de services de la circulation aérienne rembourse à l'État contractant concerné toute indemnisation versée ou tout coût supporté par ce dernier conformément au paragraphe 1^{er}. L'État contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne veille à ce que celui-ci exécute cette obligation et, en cas de défaillance de ce dernier, se substitue à lui dès la première demande de remboursement formulée par l'État contractant concerné.

(7) Tout différend relatif au remboursement prévu au paragraphe 6, opposant l'État contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne à l'État contractant visé au paragraphe 1^{er}, peut être soumis, par l'un des deux États contractants, à arbitrage conformément au « Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux États ». Les règles de droit matériel appropriées visées au paragraphe 5 sont applicables au différend. L'article 32, paragraphes 3 et 4, est applicable.

(8) Aucune disposition du présent Traité n'empêche l'État contractant visé au paragraphe 1^{er} et l'État contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne de convenir de partager les coûts résultant du dommage visé au paragraphe 1^{er}.

(9) Aucune disposition du présent Traité ne limite le droit d'un État contractant ou d'un prestataire effectif de services de la circulation aérienne d'exercer un recours contre toute autre personne physique ou morale.

(10) Les États contractants s'échangent dans les meilleurs délais toute information relative à une demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1^{er} et 4, ainsi qu'à son règlement définitif.

(11) Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés disposent d'une couverture appropriée au titre de la responsabilité encourue en vertu du présent Traité, afin de pouvoir répondre à l'obligation prévue au paragraphe 6.

(12) Le présent article s'applique sans préjudice d'accords internationaux relatifs aux dommages causés par les forces armées d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant.

(13) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant la responsabilité dans tout accord entre deux États contractants relatif à la fourniture de services de la circulation aérienne.

CHAPITRE XII : ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES

Article 31 — Enquête sur les accidents et les incidents graves

(1) En cas d'accident ou d'incident grave tels que définis par la Convention de Chicago survenant dans l'espace aérien concerné, l'État contractant qui mène l'enquête informe immédiatement le Conseil du FABEC s'il décèle des points faibles à l'échelle du FABEC.

(2) Les communications, notifications et rapports relatifs aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont rédigés en

de la langue officielle de l'État contractant concerné. De plus, les enquêtes sont menées de manière à ce que les conclusions soient accessibles à tous les États contractants concernés.

(6) De effectieve verlener van luchtverkeersdiensten vergoedt aan de betrokken verdragsluitende Staat alle overeenkomstig lid 1 betaalde vergoedingen door of opgelopen kosten van deze verdragsluitende Staat. De verdragsluitende Staat van de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten zorgt ervoor dat deze verplichting wordt nagekomen en neemt, indien de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten in gebreke blijft, bij het eerste verzoek diens plaats in om de betrokken verdragsluitende Staat te vergoeden.

(7) Elk geschil betreffende de terugbetaling zoals bepaald in lid 6, tussen de verdragsluitende Staat van de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten en de verdragsluitende Staat waarnaar wordt verwezen in lid 1 kan door elk van de twee verdragsluitende Staten worden verwezen naar arbitrage krachtens het « Facultatieve Reglement voor Arbitrage van Geschillen tussen twee Staten van het Permanente Hof van Arbitrage ». De relevante nationale materiële wetten en voorschriften waarnaar in lid 5 wordt verwezen zijn in het geschil van toepassing. De leden 3 en 4 van artikel 32 zijn van toepassing.

(8) Niets in dit Verdrag verhindert dat de verdragsluitende Staat waarnaar in lid 1 wordt verwezen en de verdragsluitende Staat van de effectieve verlener van luchtverkeersdiensten een overeenkomst bereiken om de kosten die voortvloeien uit de schade waarnaar in lid 1 wordt verwezen, te delen.

(9) Niets in dit Verdrag beperkt het recht van een verdragsluitende Staat of een effectieve verlener van luchtverkeersdiensten om verhaal te halen bij om het even welke andere natuurlijke of rechtspersoon.

(10) De verdragsluitende Staten brengen elkaar op de hoogte zodra zij informatie over een vordering tot schadevergoeding voortvloeiend uit leden 1 en 4 ontvangen en zodra een vordering definitief is geregeld.

(11) De aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten dekken zich voldoende in voor de aansprakelijkheid die zij krachtens dit Verdrag dragen, zodat zij kunnen voldoen aan de verplichting die aan hen door lid 6 wordt opgelegd.

(12) Dit artikel is van toepassing zonder afbreuk te doen aan de internationale overeenkomsten met betrekking tot schade die wordt toegebracht door strijdkrachten van een verdragsluitende Staat op het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat.

(13) Dit artikel heeft voorrang boven de bepalingen inzake aansprakelijkheid in elke overeenkomst tussen twee verdragsluitende Staten met betrekking tot het verlenen van luchtverkeersdiensten.

HOOFDSTUK XII : ONGEVALLLEN EN ERNSTIGE INCIDENTEN

Artikel 31 — Onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten

(1) Bij een ongeval of een ernstig incident overeenkomstig het Verdrag van Chicago dat zich voordoet in het betreffende luchtruim, brengt de verdragsluitende Staat die het onderzoek voert de FABEC-Raad onmiddellijk op de hoogte als hij tekortkomingen op FABEC-niveau opmerkt.

(2) Mededelingen, kennisgevingen en rapporten over onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten worden opgesteld in

langue anglaise ou dans l'une des langues nationales des États contractants et accompagnés d'une traduction en langue anglaise.

(3) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant les enquêtes sur les accidents et incidents graves contenues dans tout accord entre deux États contractants relatif à la fourniture de services de navigation aérienne, en cas de différence.

CHAPITRE XIII : DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 32 — Règlement des différends

(1) Tout différend survenant entre États contractants au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent Traité, y compris de son existence, de sa validité ou de son extinction, et ne pouvant être réglé dans un délai de six mois par la voie de négociations directes entre les États contractants concernés ou par tout autre moyen, est soumis au Conseil du FABEC.

(2) Si le différend ne peut être réglé par le Conseil du FABEC dans les trois mois suivant sa saisine, chacun des États contractants concernés peut le soumettre à arbitrage conformément au « Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux États ».

(3) Les coûts communs de l'arbitrage sont supportés, à parts égales, par les États contractants parties à la procédure d'arbitrage.

(4) Les décisions du tribunal arbitral lient les États contractants parties au différend.

Article 33 — Adhésion au présent Traité

(1) Le présent Traité est ouvert à l'adhésion. Tout État qui souhaite devenir partie au présent Traité soumet sa demande d'adhésion au Dépositaire.

(2) Les conditions de l'adhésion, de même que tout amendement au présent Traité qui en résulte, font l'objet d'un traité entre les États contractants et l'État candidat. Le traité d'adhésion est ratifié par les États contractants et l'État candidat après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.

(3) Le traité d'adhésion entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

(4) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle adhésion.

Article 34 — Dénonciation du présent Traité

(1) En cas de dénonciation du présent Traité par un État contractant, ce dernier en informe le Conseil du FABEC et notifie sa décision au Dépositaire.

(2) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification au Dépositaire.

(3) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle dénonciation.

het Engels of in een van de nationale talen van de verdragsluitende Staat met een vertaling in het Engels.

(3) De bepalingen van dit artikel hebben voorrang boven de bepalingen inzake onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten in elke overeenkomst tussen twee verdragsluitende Staten betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, in het geval van verschillen.

HOOFDSTUK XIII : INSTITUTIONELE BEPALINGEN

Artikel 32 — Geschillenbeslechting

(1) Elk geschil dat tussen verdragsluitende Staten ontstaat met betrekking tot de interpretatie, toepassing of uitvoering van het Verdrag, met inbegrip van zijn bestaan, gelding of beëindiging, dat niet door rechtstreekse onderhandelingen tussen de betreffende verdragsluitende Staten of met enig ander middel binnen een periode van zes maanden kan worden opgelost, wordt naar de FABEC-Raad verwezen.

(2) Als de FABEC-Raad er niet in slaagt om een geschil op te lossen binnen drie maanden na de verwijzing ervan naar de FABEC-Raad, is elk van de betreffende verdragsluitende Staten gerechtigd om het geschil voor arbitrage voor te leggen volgens het « Facultatieve Reglement voor Arbitrage van Geschillen tussen twee Staten van het Permanente Hof van Arbitrage ».

(3) De gemeenschappelijke kosten van de arbitrage worden in dezelfde mate gedragen door de verdragsluitende Staten die als partijen bij de arbitrageprocedure zijn betrokken.

(4) De beslissingen van het scheidsgerecht zijn bindend voor de verdragsluitende Staten die partij zijn bij het geschil.

Artikel 33 — Toetreding tot dit Verdrag

(1) Dit Verdrag staat open voor toetreding. Een Staat die partij wil worden bij dit Verdrag richt zijn aanvraag voor toetreding tot de Depositaris.

(2) De voorwaarden voor toetreding en alle daaruit voortvloeiende aanpassingen aan dit Verdrag zijn het onderwerp van een verdrag tussen de verdragsluitende Staten en de verzoekende Staat. Het toetredingsverdrag wordt bekrachtigd door de verdragsluitende Staten en de verzoekende Staat nadat aan hun respectieve grondwettelijke vereisten daartoe is voldaan.

(3) Het toetredingsverdrag wordt van kracht op de eerste dag van de tweede maand volgend op de neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging bij de Depositaris.

(4) De FABEC-Raad neemt alle maatregelen die vereist zijn ingevolge die toetreding.

Artikel 34 — Opzegging van dit Verdrag

(1) Wanneer een verdragsluitende Staat dit Verdrag opzegt, brengt de betreffende verdragsluitende Staat de FABEC-Raad op de hoogte en stelt hij de Depositaris in kennis van zijn beslissing.

(2) De opzegging wordt een jaar na ontvangst van de kennisgeving door de Depositaris van kracht.

(3) De FABEC-Raad neemt alle maatregelen die vereist zijn ingevolge die opzegging.

(4) L'État contractant qui dénonce le présent Traité supporte en principe les coûts engendrés par cette dénonciation. Les conséquences financières résultant de la dénonciation sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet État et les autres États contractants. Le droit de dénonciation de l'État contractant ne peut en être affecté.

(5) La dénonciation n'exonère pas l'État contractant dénonçant de ses obligations au titre du paragraphe 4 et de l'article 32.

Article 35 — Amendements au présent Traité

(1) Si un État contractant souhaite amender le présent Traité, il en informe dûment le Conseil du FABEC.

(2) Tout amendement au présent Traité est accepté par les États contractants, sur proposition du Conseil du FABEC.

(3) Tout amendement accepté est ratifié par les États contractants après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.

(4) Tout amendement entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

Article 36 — Extinction et suspension du présent Traité

(1) Les États contractants peuvent à tout moment décider à l'unanimité de mettre un terme au présent Traité.

(2) La procédure d'extinction est engagée par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du Dépositaire par l'ensemble des États contractants stipulant que le présent Traité prendra fin à une date déterminée par les États contractants.

(3) Les États contractants déterminent et répartissent conjointement les coûts engendrés par l'extinction.

(4) Chaque État contractant a le droit de suspendre immédiatement l'application de tout ou partie du présent Traité pour des raisons de sûreté nationale. L'État contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité informe immédiatement les autres États contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.

(5) L'État contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité s'efforce de mettre fin à la suspension dans les meilleurs délais. Il informe immédiatement les autres États contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.

(6) L'État contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité en supporte en principe les coûts. Les conséquences financières résultant de la suspension sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet État et les autres États contractants.

(7) L'extinction et la suspension n'exonèrent pas les États contractants concernés de leurs obligations au titre de l'article 32.

(4) De verdragsluitende Staat die dit Verdrag opzegt, draagt in beginsel de kosten die met die opzegging gepaard gaan. De financiële gevolgen van die opzegging worden vastgelegd in een speciale overeenkomst tussen de opzeggende verdragsluitende Staat en de andere verdragsluitende Staten. Het recht van een verdragsluitende Staat om op te zeggen blijft onaangetaast.

(5) De opzegging ontheft de zich terugtrekkende verdragsluitende Staat niet van de verplichting om te voldoen aan lid 4 en artikel 32.

Artikel 35 — Wijzigingen van dit Verdrag

(1) Als een verdragsluitende Staat dit Verdrag wenst te wijzigen, brengt hij de FABEC-Raad hiervan op de hoogte.

(2) Wijzigingen van dit Verdrag worden overeengekomen door de verdragsluitende Staten op voorstel van de FABEC-Raad.

(3) Wijzigingen van dit Verdrag worden bekrachtigd door de verdragsluitende Staten nadat aan hun respectieve grondwettelijke vereisten daartoe is voldaan.

(4) Wijzigingen van dit Verdrag worden van kracht op de eerste dag van de tweede maand volgend op de neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging bij de Depositaris.

Artikel 36 — Beëindiging en opschorting van dit Verdrag

(1) De verdragsluitende Staten kunnen op elk ogenblik unaniem beslissen om dit Verdrag te beëindigen.

(2) De beëindiging wordt bewerkstelligd door de indiening bij de Depositaris van een schriftelijke verklaring van de verdragsluitende Staten dat dit Verdrag buiten werking treedt op een door de verdragsluitende Staten vastgestelde datum.

(3) De verdragsluitende Staten bepalen samen de kosten van de beëindiging en de toewijzing van die kosten.

(4) Elke verdragsluitende Staat heeft het recht om onmiddellijk de toepassing van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk op te schorten om redenen van nationale veiligheid. De verdragsluitende Staat die de toepassing van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk opschort brengt de andere verdragsluitende Staten onmiddellijk op de hoogte van zijn beslissing en stelt de Depositaris overeenkomstig in kennis.

(5) De verdragsluitende Staat die de toepassing van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk opschort streeft ernaar de opschorting zo snel mogelijk te beëindigen. Hij zal de andere verdragsluitende Staten onmiddellijk op de hoogte brengen van zijn beslissing en de Depositaris overeenkomstig in kennis stellen.

(6) De verdragsluitende Staat die de toepassing van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk opschort, draagt in beginsel de kosten van die opschorting. De financiële gevolgen van de opschorting worden bepaald in een speciale overeenkomst tussen de verdragsluitende Staat die de toepassing van dit Verdrag opschort en de andere verdragsluitende Staten.

(7) De beëindiging en de opschorting ontheffen de betreffende verdragsluitende Staat/Staten niet van de verplichting om te voldoen aan artikel 32.

Article 37 — Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Traité et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'OACI conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention de Chicago.

Article 38 — Entrée en vigueur du présent Traité

Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

Article 39 — Le Dépositaire et sa fonction

(1) Le gouvernement du Royaume de Belgique est le Dépositaire du présent Traité. Les instruments de ratification sont déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.

(2) Le Dépositaire :

a) informe les États contractants :

— du dépôt de chaque instrument de ratification ainsi que de la date à laquelle ce dépôt a été effectué,

— de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement,

— de toute candidature d'un État à l'adhésion au présent Traité,

— de toute dénonciation du présent Traité par un État contractant, de la date de cette dénonciation et de celle à laquelle elle prend effet;

b) enregistre le présent Traité et tout amendement ultérieur auprès de l'OACI;

c) informe la Commission européenne de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement ultérieur;

d) informe l'OACI et la Commission européenne :

— de toute adhésion au présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,

— de toute dénonciation du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,

— de la suspension de tout ou partie du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,

— de l'extinction du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet;

e) transmet des copies certifiées conformes du présent Traité aux États contractants;

f) exerce toute autre fonction habituellement dévolue aux dépositaires.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment investis des pouvoirs nécessaires, signent le présent Traité.

Fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, en un seul original en langues française, néerlandaise et allemande, chaque version faisant également foi.

Artikel 37 — Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag en alle latere wijzigingen ervan worden geregistreerd bij ICAO, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 83 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 38 — Inwerkingtreding van dit Verdrag

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging bij de Depositaris.

Artikel 39 — De Depositaris en zijn functie

(1) De regering van het Koninkrijk België is de Depositaris van dit Verdrag. De akten van bekrachtiging worden neergelegd bij de regering van het Koninkrijk België.

(2) De Depositaris :

a) brengt de verdragsluitende Staten op de hoogte van :

— elke neerlegging van een akte van bekrachtiging, samen met de datum ervan,

— de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag en van elke wijziging ervan;

— elke aanvraag van een Staat om tot dit Verdrag toe te treden;

— elke opzegging door een verdragsluitende Staat van dit Verdrag, de datum van opzegging en de datum van buitenwerkingtreding van dit Verdrag voor de betreffende Staat;

b) laat dit Verdrag en alle latere wijzigingen registreren bij ICAO;

c) brengt de Europese Commissie op de hoogte van de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag en van alle latere wijzigingen;

d) brengt ICAO en de Europese Commissie op de hoogte van :

— elke toetreding tot dit Verdrag, samen met de datum ervan,

— elke opzegging van dit Verdrag, samen met de datum ervan;

— elke geheel of gedeeltelijke opschorting van dit Verdrag, samen met de datum ervan;

— de beëindiging van dit Verdrag, samen met de datum ervan;

e) bezorgt alle verdragsluitende Staten voor eensluidend geaarmerkte afschriften van dit Verdrag;

f) vervult alle andere functies die normaal aan een Depositaris toekomen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, naar behoren daartoe gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel op 2 december 2010, in één origineel in het Nederlands, Frans en Duits, waarbij al deze talen gelijkelijk authentiek zijn.

**AVANT-PROJET DE LOI
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment au Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

*
* *

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, gedaan te Brussel op 2 december 2010.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, gedaan te Brussel op 2 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

*
* *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 51.036/4
DU 28 MARS 2012

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 5 mars 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment au Traité relatif à l'établissement du Bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Conformément à l'article 6, § 4, 3^o et 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles », l'avant-projet doit être soumis à la procédure d'association des trois gouvernements régionaux.

Il relève en effet de la notion de « réglementation relative aux communications et aux transports » et de celle de « règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics » au sens de cette disposition.

2. Une loi du 30 juillet 2010, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011 (1), a inséré dans la loi du 5 mai 1997 « relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable » des dispositions relatives à l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable.

Le législateur a défini l'« évaluation d'incidence » comme étant « l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable, c'est-à-dire la méthode permettant d'étudier les éventuels effets sociaux, économiques et environnementaux, ainsi que les effets sur les recettes et les dépenses de l'État, à court, à moyen et à long terme, en Belgique et à l'étranger, d'une politique proposée avant que la décision finale ne soit prise » (2).

Le système suivant a été mis en place :

1^o en principe, tout avant-projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence (3); les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en

(1) Selon son article 4, la loi du 30 juillet 2010 « modifiant la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable en ce qui concerne l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable » « entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge* ». Cette publication étant intervenue le 14 octobre 2010, il en résulte que la loi du 30 juillet 2010 est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011.

(2) Article 2, 9^o, de la loi du 5 mai 1997.

(3) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997. L'article 19/1, § 2, de la loi du 5 mai 1997 charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de cet examen préalable. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 51.036/4
VAN 28 MAART 2012

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 5 maart 2012 door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok « Europe Central » tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, gedaan te Brussel op 2 december 2010 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3^o en 4^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen » moeten de drie gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorontwerp.

Het voorontwerp houdt immers verband met de begrippen « reglementering op het verkeer en vervoer » en « regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden » in de zin van de voornoemde bepaling.

2. Bij een wet van 30 juli 2010, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden (1), zijn in de wet van 5 mei 1997 « betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » bepalingen betreffende de duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling ingevoegd.

De wetgever heeft de « effectbeoordeling » gedefinieerd als « duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling, zijnde de methode voor het bestuderen van mogelijke sociale, economische en leefmilieueffecten, alsmede de effecten op de inkomsten en de uitgaven van de Staat, van een voorgesteld beleid op korte, middellange en lange termijn in en buiten België vooraleer de uiteindelijke beslissing wordt genomen » (2).

In dat kader is de volgende regeling ingevoerd :

1^o in principe moet elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd aanleiding geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren (3); de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te

(1) Volgens artikel 4 van de wet van 30 juli 2010 « tot invoering van een duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling in de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » « treedt (deze wet) in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* ». Doordat de wet van 30 juli 2010 is bekendgemaakt op 14 oktober 2010, volgt daaruit dat deze wet in werking is getreden op 1 oktober 2011.

(2) Artikel 2, 9^o, van de wet van 5 mei 1997.

(3) Artikel 19/1, § 1, eerste lid, van de wet van 5 mei 1997. Bij artikel 19/1, § 2, van de wet van 5 mei 1997 wordt de Koning ermee belast dat voorafgaand onderzoek te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is nog geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Conseil des ministres (1), qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris;

2° lorsqu'il apparaît, au terme de l'examen préalable, qu'une évaluation d'incidence est requise, il doit alors être procédé à ladite évaluation (2);

3° le respect de la procédure ainsi prescrite conditionne, selon le cas, le dépôt du projet de loi devant les Chambres législatives, l'adoption du projet d'arrêté royal ou l'approbation du projet de décision par le Conseil des ministres (3).

En l'espèce, aucun des documents transmis au Conseil d'État ne permet d'établir que la procédure décrite ci-avant a été suivie, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence.

3. Il revient au demandeur d'avis de veiller au bon accomplissement de ces différentes formalités préalables.

La chambre était composée de

M. P. LIÉNARDY, président de chambre,

MM. J. JAUMOTTE et S. BODART, conseillers d'État,

M. S. VAN DROOGHENBROECK, assesseur de la section de législation,

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

P. LIÉNARDY.

vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad (1), welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is;

2° wanneer uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat een effectbeoordeling vereist is, dient de voormelde beoordeling te worden uitgevoerd (2);

3° de naleving van de aldus voorgeschreven procedure is een voorwaarde, naargelang het geval, voor het indienen van een wetsontwerp bij de Wetgevende Kamers, voor het uitvaardigen van een koninklijk besluit of voor het goedkeuren van een voorstel van beslissing door de Ministerraad (3).

In casu kan uit geen enkel stuk dat aan de Raad van State overgezonden is, opgemaakt worden of de hierboven beschreven procedure gevolgd is, meer in het bijzonder of vooraf onderzocht is of het noodzakelijk is een effectbeoordeling uit te voeren.

3. De adviesaanvrager dient erop toe te zien dat deze onderscheiden voorafgaande vormvereisten naar behoren vervuld zijn.

De kamer was samengesteld uit

De heer P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,

De heren J. JAUMOTTE en S. BODART, staatsraden,

De heer S. VAN DROOGHENBROECK, assessor van de afdeling Wetgeving,

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

P. LIÉNARDY.

(1) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 5 mai 1997.

(2) Article 19/2 de la loi du 5 mai 1997. Cette disposition charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de l'évaluation d'incidence. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(3) Article 19/3 de la loi du 5 mai 1997.

(1) Artikel 19/1, § 1, tweede lid, van de wet van 5 mei 1997.

(2) Artikel 19/2 van de wet van 5 mei 1997. Bij deze bepaling wordt de Koning ermee belast de effectbeoordeling te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(3) Artikel 19/3 van de wet van 5 mei 1997.