

## **ACTA FINAL**

DA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA SOBRE O PROTOCOLO QUE CONSOLIDA A  
CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA DA  
NAVEGAÇÃO AÉREA "EUROCONTROL" DE 13 DE DEZEMBRO DE 1960, NA  
SEQUÊNCIA DAS DIVERSAS MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS  
(Bruxelas, 27 de Junho de 1997)

---

## ACTA FINAL

DA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA SOBRE O PROTOCOLO QUE CONSOLIDA A  
CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA DA  
NAVEGAÇÃO AÉREA “EUROCONTROL” DE 13 DE DEZEMBRO DE 1960, NA  
SEQUÊNCIA DAS DIVERSAS MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS  
(Bruxelas, 27 de Junho de 1997)

OS PLENIPOTENCIÁRIOS:

DA REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA  
DA REPÚBLICA DA ÁUSTRIA  
DO REINO DA BÉLGICA  
DA REPÚBLICA DA BULGÁRIA  
DA REPÚBLICA DE CHIPRE  
DA REPÚBLICA DA CROÁCIA  
DO REINO DA DINAMARCA  
DO REINO DE ESPANHA  
DA REPÚBLICA FRANCESA  
DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO NORTE  
DA REPÚBLICA HELÉNICA  
DA REPÚBLICA DA HUNGRIA  
DA IRLANDA  
DA REPÚBLICA ITALIANA  
DO GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO  
DA REPÚBLICA DE MALTA  
DO PRINCIPADO DO MÓNACO  
DO REINO DA NORUEGA  
DO REINO DOS PAÍSES BAIXOS  
DA REPÚBLICA PORTUGUESA  
DA ROMÉLIA  
DA REPÚBLICA ESLOVACA  
DA REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA  
DO REINO DA SUÉCIA  
DA CONFEDERAÇÃO SUÍÇA  
DA REPÚBLICA CHECA  
DA REPÚBLICA DA TURQUIA

*Reunidos* em Bruxelas em 27 de Junho de 1997;

*Decidiram* introduzir na Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”, emendada em Bruxelas em 1981, as modificações que figuram no Anexo 1 à presente Acta Final;

*Adoptaram* o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”, que foi aberto para assinatura em 27 de Junho de 1997 e que figura no Anexo 2 à presente Acta Final;

*Tomaram nota* da seguinte declaração do Reino dos Países Baixos, feita em nome dos Estados-membros da Comunidade Europeia que são membros do EUROCONTROL:

“Os Estados-membros da Comunidade Europeia que são membros do EUROCONTROL declaram que a assinatura do Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”, aberto para assinatura em 27 de Junho de 1997 e que figura em Anexo 2 à presente Acta Final, não prejudica a competência exclusiva da Comunidade em certos domínios abrangidos pela referida Convenção nem a adesão da Comunidade ao EUROCONTROL a fim de exercer tal competência exclusiva.”;

*Tomaram nota* da seguinte declaração do Reino da Bélgica:

“O Reino da Bélgica, embora assinando o presente texto sem emitir nenhuma reserva formal, declara atribuir uma importância particular à organização do espaço aéreo de forma a garantir o acesso não discriminatório aos seus aeroportos, e à promoção do diálogo entre os parceiros sociais.”;

*Tomaram nota* da seguinte declaração da República Helénica:

“A República Helénica assina a Acta Final da Conferência Diplomática sobre o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL” de 13 de Dezembro de 1960, ficando entendido que a implementação e a aplicação das disposições do referido Protocolo devem respeitar o quadro jurídico e os procedimentos da OACI.”;

*Tomaram nota* da seguinte declaração da República Federal da Alemanha:

“A República Federal da Alemanha considera que é fundamental que o futuro Regulamento relativo à protecção dos dados elaborado pela Organização EUROCONTROL corresponda, pelo menos, à norma estabelecida pela União Europeia na sua Directiva sobre a protecção dos dados.

Convém igualmente garantir que os dados pessoais transmitidos pela Organização a uma Parte Contratante beneficiem, por parte desta, de uma garantia de protecção idêntica à que é prevista no Regulamento acima referido.”.

*Adoptaram* as resoluções seguintes:

- I. Resolução que convida os Estados-membros a ratificar o Protocolo em tempo oportuno*

A Conferência,

*Reunida* em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”;

*Tendo* adoptado o referido Protocolo por unanimidade;

*Considerando* que é altamente desejável que o referido Protocolo entre em vigor o mais depressa possível;

*Solicita* a todas as Partes Contratantes que ratifiquem, aceitem ou aprovem, o mais rapidamente possível, o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”;

*Convida* o Director-Geral do EUROCONTROL a tomar todas as disposições de ordem prática, em cooperação com as Partes Contratantes, para fornecer, se for caso disso, a assistência necessária no âmbito do processo de ratificação, de aceitação ou de aprovação do referido Protocolo.

*II. Resolução relativa à implementação antecipada do Protocolo*

A Conferência,

*Reunida* em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL";

*Tendo adoptado* o referido Protocolo por unanimidade;

*Tendo tomado nota* das decisões adoptadas pelos Ministros dos Transportes dos Estados-membros da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), reunidos em Copenhaga no dia 14 de Fevereiro de 1997, sobre a Estratégia da CEAC;

*Tendo tomado nota* de que os Ministros dos Transportes da CEAC convidaram a Comissão Permanente do EUROCONTROL a prever as disposições necessárias a tomar, com vista à implementação antecipada da Convenção EUROCONTROL revista, tal como proposto na Estratégia da CEAC;

*Reconhecendo* a necessidade de proceder à implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista para confiar à Organização EUROCONTROL, e mais particularmente à sua Agência, o papel e as atribuições previstas na Estratégia Institucional da CEAC ;

*Reiterando* o seu empenhamento em instaurar, através das disposições da Convenção revista e em estreita colaboração com todas as partes interessadas, um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo seguro e eficaz, bem como um sistema comum de taxas de rota igualmente eficaz;

*Convida* todas as Partes Contratantes a envidar todos os esforços necessários com vista à implementação antecipada de certas disposições da Convenção revista.

*Adoptaram as declarações conjuntas seguintes:*

*I. Declaração conjunta sobre o projecto de Regulamento EUROCONTROL sobre a protecção dos dados*

A Conferência,

*Reunida* em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL";

*Tendo adoptado* o referido Protocolo por unanimidade;

*Tendo tomado nota* do projecto de Regulamento EUROCONTROL relativo à Protecção dos Dados ;

*Faz a declaração conjunta seguinte :*

Os Estados Signatários comprometem-se a tomar todas as disposições para que o Conselho aprove, o mais rapidamente possível, um regulamento interno relativo à protecção dos dados da Organização EUROCONTROL.

*II. Declaração conjunta sobre as medidas necessárias para que o Comité de Auditoria do Conselho possa exercer uma função de “transparência” e que esta função seja introduzida no contexto da implementação antecipada de certas disposições do Protocolo*

A Conferência,

*Reunida* em Bruxelas em 27 de Junho de 1997 com o objectivo de adoptar o Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”;

*Tendo adoptado* por unanimidade o referido Protocolo;

*Tendo tomado nota* das disposições do referido Protocolo que dizem respeito à criação de uma estrutura de gestão eficiente e autónoma para a Agência EUROCONTROL, de modo a garantir a instauração de um mecanismo de tomada de decisão eficaz, racional e transparente para a gestão do tráfego aéreo na Europa, em conformidade com a Estratégia Institucional da CEAC;

*Tendo notado* que compete à Agência EUROCONTROL atingir os objectivos e executar as tarefas enunciadas na Convenção ou decididas pelos órgãos dirigentes do EUROCONTROL;

*Reconhecendo* que é desejável permitir à Agência EUROCONTROL garantir um nível de transparência em matéria de gestão, por intermédio de um Comité de Auditoria dotado de um mandato apropriado;

*Faz a seguinte declaração conjunta:*

Os Estados signatários comprometem-se a tomar as medidas necessárias para que o Comité de Auditoria do Conselho, referido no nº 5 do artigo 7º da Convenção, possa exercer uma função de “transparência”, e garantir a sua aplicação no âmbito da implementação antecipada de certas disposições do Protocolo que consolida a Convenção.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários assinaram a presente Acta Final.

FEITO em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, em exemplar único que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia autêntica aos Governos dos outros Estados signatários.

Pela República da Alemanha,

Pela República da Áustria,

Pelo Reino da Bélgica

Pela República da Bulgária,

Pela República de Chipre,

Pela Republica da Croácia,

Pelo Reino da Dinamarca,

Pelo Reino de Espanha,

Pela República Francesa,

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte,

Pela República Helénica,

Pela República da Hungria,

Pela Irlanda,

Pela República Italiana,

Pelo Grão Ducado do Luxemburgo,

Pela República de Malta,

Pelo Principado do Mónaco,

Pelo Reino da Noruega,

Pelo Reino dos Países Baixos,

Pela República Portuguesa,

Pela Roménia,

Pela República da Eslováquia,

Pela República da Eslovénia,

Pelo Reino da Suécia,

Pela Confederação Suíça,

Pela República Checa,

Pela República da Turquia,

ANEXO 1 à ACTA FINAL

**MODIFICAÇÕES**

FEITAS PELA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA DE 27 DE JUNHO DE 1997

---



MODIFICAÇÕES FEITAS PELA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA  
DE 27 DE JUNHO DE 1997

Artigo I

A Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL” de 13 de Dezembro de 1960, tal como modificada pelo Protocolo Adicional de 6 de Julho de 1970, ele próprio modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978, ambos modificados pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, a seguir denominada “a Convenção”, é emendada de acordo com as disposições dos artigos seguintes.

Artigo II

Os nºs 1 e 2 do Artigo 1º da Convenção são substituídos pelas disposições seguintes :

“Artigo 1º

1. *A fim de realizar a harmonização e a integração necessárias com vista a criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo, as Partes Contratantes acordam em reforçar a sua cooperação e desenvolver as suas actividades comuns no domínio da navegação aérea, tomando devidamente em conta as necessidades em matéria de defesa, garantindo a todos os utilizadores do espaço aéreo a máxima liberdade compatível com o nível de segurança exigido no âmbito do fornecimento de serviços do tráfego aéreo economicamente eficazes e tendo em conta a necessidade de minimizar, sempre que possível, nomeadamente em termos operacionais, técnicos e económicos, qualquer impacto nefasto sobre o ambiente.*

*Estes objectivos serão prosseguidos sem prejuízo do princípio de soberania total e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território e a capacidade, para cada Estado, de exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e de defesa no seu espaço aéreo nacional.*

*Para este efeito, acordam :*

- (a) *em elaborar uma política Europeia no domínio da gestão do tráfego aéreo, que inclua a definição de estratégias e programas com o objectivo de aumentar a capacidade necessária para satisfazer os requerimentos de todos os utentes civis e militares de uma maneira economicamente eficaz, mantendo ao mesmo tempo o nível de segurança exigido;*
- (b) *em comprometerem-se a fixar objectivos específicos relativamente à eficiência das operações de gestão do tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no Anexo II da presente Convenção nas quais os Estados, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, acordaram em assegurar os serviços de tráfego aéreo, sem prejuízo dos princípios de liberdade de circulação nos espaços aéreos que não estão submetidos à soberania dos Estados, resultantes de convenções, acordos internacionais, regras ou princípios de direito internacional comum;*

- (c) *instaurar um sistema de análise das performances e de determinação dos objectivos relacionados com a gestão do tráfego aéreo;*
  - (d) *em aplicar um plano comum de convergência e de implementação relativo aos serviços e instalações de navegação aérea na Europa;*
  - (e) *em adoptar e aplicar normas e especificações comuns;*
  - (f) *em harmonizar as regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo;*
  - (g) *em desenvolver a capacidade disponível para responder ao pedido de tráfego aéreo e garantir a sua mais eficaz utilização através da criação, exploração e desenvolvimento conjuntos de um sistema comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo na Europa no âmbito da implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;*
  - (h) *em encorajar a aquisição em comum de sistemas e de instalações do tráfego aéreo;*
  - (i) *em implementar uma política comum para o estabelecimento e o cálculo das taxas impostas aos utentes das instalações e serviços da navegação aérea de rota, a seguir denominadas "taxas de rota";*
  - (j) *em implementar um mecanismo independente do fornecimento de serviços, para o desenvolvimento e harmonização multilaterais de um regime de regulamentação da segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo, na óptica de um sistema integrado de segurança aeronáutica;*
  - (k) *em participar na concepção, implementação e controlo de um sistema global de navegação por satélite;*
  - (l) *em identificar novas possibilidades de acções comuns no domínio da concepção, implementação, controlo ou exploração de sistemas e serviços de navegação aérea;*
  - (m) *no contexto de um conceito de "calço-a-calço", em elaborar uma política global e um mecanismo eficaz adequado de concepção e de planificação estratégicas das rotas e do espaço aéreo.*
2. *Para este efeito, instituem uma "Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL)", a seguir denominada "a Organização", que actuará em cooperação com as autoridades nacionais civis e militares e as organizações de utentes. A Organização dispõe de três órgãos :*
- (a) *uma Assembleia Geral que constitui o órgão responsável pela elaboração e a aprovação da política geral da Organização, incluindo :*
    - (i) *a política comum relativa às taxas de rota e as outras actividades da Organização no domínio das taxas de rota;*
    - (ii) *as funções de análise e avaliação das performances da Organização;*
    - (iii) *a definição dos objectivos da Organização, nomeadamente os objectivos em matéria de normalização, planificação, performance e regulamentação da segurança;*

- (iv) *a selecção dos grandes programas-quadro de cooperação segundo critérios técnicos e financeiros;*
- (v) *as relações externas com os Estados e organizações e os pedidos de adesão à presente Convenção;*
- (b) *um Conselho que constitui o órgão encarregado de executar as decisões da Assembleia Geral e, sob reserva dos poderes conferidos a esta última, de tomar todas as medidas vinculativas para as Partes Contratantes, assim como supervisionar os trabalhos da Agência;*
- (c) *uma Agência, cujos Estatutos figuram no Anexo I à presente Convenção, que constitui o órgão encarregado de executar as tarefas da Organização em conformidade com as disposições dos artigos a seguir da presente Convenção, bem como as tarefas que lhe são confiadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, de elaborar propostas adequadas e prever os recursos técnicos e financeiros, assim como os meios em pessoal para atingir os objectivos fixados.”*

### Artigo III

O Artigo 2º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes :

#### “Artigo 2º

1. A Organização fica encarregada das seguintes tarefas :

- (a) *estabelecer e aprovar planos pormenorizados de harmonização e integração dos serviços e sistemas de tráfego aéreo das Partes Contratantes, nomeadamente os sistemas de navegação aérea em terra e a bordo, com vista ao estabelecimento de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;*
- (b) *coordenar os planos de implementação elaborados pelas Partes Contratantes por forma a assegurar a convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;*
- (c) *examinar e coordenar em nome das Partes Contratantes as questões, do domínio da navegação aérea, estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou por outras organizações internacionais ligadas à aviação civil e coordenar e apresentar alterações ou propostas a estes órgãos;*
- (d) *definir, conceber, desenvolver, validar e organizar a implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;*
- (e) *desenvolver e explorar um sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo no seio de um centro internacional comum no âmbito da alínea d) acima;*
- (f) *elaborar, adoptar e manter em estudo normas comuns, especificações e práticas para os sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo;*
- (g) *elaborar e aprovar procedimentos com vista à implementação de uma estratégia de aquisição em comum de sistemas e instalações do tráfego aéreo;*

- (h) *coordenar os programas de investigação e desenvolvimento das Partes Contratantes relativos às novas técnicas no domínio da navegação aérea, recolher e difundir os resultados e promover e executar em comum estudos, ensaios e investigações aplicadas, assim como desenvolvimentos técnicos neste domínio;*
- (i) *estabelecer um sistema independente de análise das performances que tratará todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo, nomeadamente a política geral e a planificação, a gestão da segurança dentro e nas proximidades dos aeroportos e no espaço aéreo, bem como os aspectos financeiros e económicos dos serviços prestados e fixar objectivos relativos a todos estes aspectos;*
- (j) *estudar e promover as medidas adequadas para aumentar a eficiência e a rentabilidade no domínio da navegação aérea;*
- (k) *elaborar e aprovar critérios, procedimentos e métodos comuns a fim de garantir a mais alta eficiência e qualidade dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços do tráfego aéreo;*
- (l) *elaborar propostas com vista à harmonização da regulamentação europeia aplicável aos serviços do tráfego aéreo;*
- (m) *apoiar o melhoramento da eficiência e da flexibilidade no domínio da utilização do espaço aéreo pelos utentes civis e militares;*
- (n) *desenvolver e aprovar políticas coordenadas ou comuns para melhorar a gestão do tráfego aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos;*
- (o) *estabelecer e aprovar critérios comuns de selecção e políticas comuns para a formação, a atribuição de licenças e a avaliação das qualificações do pessoal dos serviços do tráfego aéreo;*
- (p) *conceber, instalar e explorar os elementos dos futuros sistemas europeus comuns que lhe são confiados pelas Partes Contratantes;*
- (q) *estabelecer, facturar e cobrar as taxas de rota, por conta das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota, nas condições previstas no Anexo IV;*
- (r) *elaborar e implementar um mecanismo que permita desenvolver e harmonizar, a nível multilateral, a regulamentação em matéria de segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo;*

- (s) *executar qualquer outra tarefa decorrentes dos princípios e objectivos da presente Convenção.*
2. *A Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes e com base num ou em vários acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes Contratantes interessadas :*
- (a) *prestar assistência às referidas Partes Contratantes em matéria de planificação, especificação e criação de sistemas e serviços do tráfego aéreo;*
- (b) *fornecer e explorar, na totalidade ou em parte, as instalações e os serviços do tráfego aéreo, por conta dessas Partes Contratantes;*
- (c) *prestar assistência às citadas Partes Contratantes no que se refere ao estabelecimento, à facturação e à percepção das taxas impostas por estas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea e que não são abrangidas pelo Anexo IV da presente Convenção.*
3. *A Organização pode:*
- (a) *concluir acordos especiais com as Partes não contratantes interessadas em participar na execução das tarefas previstas no n°1 do Artigo 2°;*
- (b) *a pedido de Partes não contratantes ou de outras organizações Internacionais, executar, em nome destas, qualquer tarefa prevista no presente artigo, com base em acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes interessadas.*
4. *A Organização esforça-se por que, na medida do possível, as suas funções de prestação de serviços, principalmente as que se encontram previstas nas alíneas (e), (g), (p) e (q) do n° 1 do artigo 2°, no n° 2 do artigo 2° e na alínea (b) do n° 3 do artigo 2°, sejam exercidas independentemente das suas funções de regulamentação.*
5. *Para facilitar a execução das suas tarefas, a Organização pode, por decisão da Assembleia Geral, criar empresas que serão regidas por estatutos específicos ao abrigo do direito internacional público ou do direito nacional de uma Parte Contratante, ou adquirir uma participação maioritária no capital dessas empresas.”*

#### Artigo IV

O Artigo 3° da Convenção é substituído pelas disposições seguintes :

#### “Artigo 3°

1. *A presente Convenção aplica-se aos serviços de navegação aérea de rota e aos serviços conexos de aproximação e de aeródromo ligados ao tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no Anexo II.*
2. (a) *Qualquer alteração que uma Parte Contratante pretenda introduzir na lista das suas Regiões de Informação de Voo que consta do Anexo II, constitui o objecto de uma decisão da Assembleia Geral tomada por unanimidade dos votos expresso, sempre que tenha por efeito a modificação dos limites do espaço aéreo abrangido pela presente Convenção.*

- (b) *Qualquer alteração que não tenha um tal efeito será todavia notificada à Organização pela Parte Contratante interessada.*
3. *Para efeitos da presente Convenção, a expressão "tráfego aéreo" abrange as aeronaves civis, bem como as aeronaves militares, da Alfândega e das polícias que respeitam os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional.*

*Com base num acordo especial, tal como previsto na alínea (b) do n.º 2 do Artigo 2.º, uma Parte Contratante pode solicitar que a expressão "tráfego aéreo" se aplique ao resto do tráfego que opera no seu território.*

#### Artigo V

No Artigo 4.º da Convenção, a referência aos Estatutos a ela anexos, é substituída por uma referência aos Estatutos que figuram em Anexo I e no texto em língua inglesa do referido artigo 4.º, os termos "*in the present Convention*" são substituídos por "*in this Convention*".

#### Artigo VI

O Artigo 5.º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes :

##### "Artigo 5.º"

1. *A Assembleia Geral é composta por representantes das Partes Contratantes a nível ministerial. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.*
2. *O Conselho é composto por representantes das Partes Contratantes a nível dos Directores-Gerais da Aviação Civil. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.*
3. *Para as questões relativas ao sistema comum de taxas de rota, a Assembleia Geral e o Conselho são compostos por representantes das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota nas condições previstas no Anexo IV.*
4. *Os representantes de organizações internacionais que possam contribuir para o trabalho da Organização poderão ser convidados, se for caso disso, pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, a tomar parte, na qualidade de observadores, nas estruturas de trabalho da Organização."*

## Artigo VII

O Artigo 6º da Convenção é substituído pelas disposições seguintes :

### "Artigo 6º

1. *A Assembleia Geral toma decisões relativamente às Partes Contratantes, ao Conselho e à Agência, nomeadamente nos casos previstos na alínea (a) do nº 2 do Artigo 1º.*  
*Além disso, a Assembleia Geral :*
  - (a) *nomeia o Director-Geral da Agência, por recomendação do Conselho;*
  - (b) *autoriza a interposição de recursos em nome da Organização perante o Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia nos casos mencionados no Artigo 34º;*
  - (c) *estabelece os princípios que regem a exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do nº1 do artigo 2º;*
  - (d) *aprova as alterações ao Anexo I nas condições de voto previstas no nº 1 do Artigo 8º;*
  - (e) *aprova as alterações aos Anexos II e IV nas condições de voto previstas no nº 3 do Artigo 8º;*
  - (f) *procede a uma revisão periódica das tarefas da Organização.*
2. *Para formular a política comum relativa às taxas de rota, a Assembleia Geral, nomeadamente:*
  - (a) *estabelece os princípios que regem a determinação dos custos imputáveis aos utentes pelas Partes Contratantes e pela Organização a título da utilização das instalações e serviços de navegação aérea de rota;*
  - (b) *determina a fórmula de cálculo das taxas de rota;*
  - (c) *determina os princípios aplicáveis em matéria de isenção das taxas de rota e pode ainda decidir que, para determinadas categorias de voos assim isentos do pagamento das taxas de rota previstas no Anexo IV, os custos incorridos a título das instalações e serviços de navegação aérea de rota possam ser directamente cobrados pelas Partes Contratantes;*
  - (d) *aprova os relatórios do Conselho relativos às taxas de rota.*
3. *A Assembleia Geral pode :*
  - (a) *submeter ao Conselho, para exame, qualquer questão que seja da sua competência;*

- (b) *delegar no Conselho, sempre que necessário, o poder de tomar decisões nos domínios da sua competência geral, referidos na alínea (a) do n.º 2 do Artigo 1.º;*
- (c) *criar qualquer outro órgão subordinado quando considere necessário.”*

### Artigo VIII

O Artigo 7.º da Convenção passa a ser o Artigo 8.º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 8.º

1. *As decisões tomadas relativamente às Partes Contratantes pela Assembleia Geral, nomeadamente com base na alínea (a) do n.º 2 do Artigo 1.º e da primeira alínea do n.º 1 do Artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base na alínea (b) do n.º 2 do Artigo 1.º e do n.º 1 do Artigo 7.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente pelo menos três quartos dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no Artigo 11.º a seguir, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem.*

*Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas nos casos mencionados nas alíneas (i), (p), (r) e (s) do n.º 1 do Artigo 2.º, no n.º 5 do Artigo 2.º, nas alíneas (a), (c) e (d) do n.º 1 do Artigo 6.º, no n.º 2 do Artigo 6.º, na alínea (b) do n.º 3 do Artigo 6.º, nas alíneas (d), (j) e (k) do n.º 2 do Artigo 7.º, nos n.º 3, 6 e 7 do Artigo 7.º, no Artigo 12.º, e nos n.ºs 2 e 3 do Artigo 13.º.*

*Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas em aplicação do Artigo 3.º do Anexo IV. Nos casos de determinação das taxas unitárias, das tarifas e das condições de aplicação do sistema de taxas de rota mencionadas na alínea (c) do Artigo 3.º do Anexo IV, uma determinada decisão não se aplica à Parte Contratante que, tendo votado contra, assim o decide. No entanto, em tal caso, esta Parte Contratante tem a obrigação de fundamentar a sua decisão e não pode pôr em causa a política comum tal como definida no n.º 2 do Artigo 6.º.*

2. *As decisões tomadas relativamente à Agência pela Assembleia Geral, nomeadamente com base nas alíneas (a) e (c) do n.º 2 do Artigo 1.º e na primeira alínea do n.º 1 do Artigo 6.º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base nas alíneas (b) e (c) do n.º 2 do Artigo 1.º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente mais da metade dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no Artigo 11.º a seguir, e mais da metade das Partes Contratantes que votarem. Em casos de importância particular e a pedido de pelo menos um terço das Partes Contratantes com direito a voto deliberativo, a maioria tem de representar pelo menos três quartos dos votos expressos em vez de metade.*

*Esta regra é igualmente aplicável para as decisões tomadas nos casos mencionados na alínea (b) do n.º 1 do Artigo 6.º, alínea (a) do n.º 3 do Artigo 6.º, alíneas (a) a (c), (e) a (i), (l) e (m) do n.º 2 do Artigo 7.º, n.º 2 do Artigo 9.º e n.º 2 do Artigo 10.º.*



3. *Todavia, as decisões são tomadas por unanimidade dos votos expressos no que respeita aos pedidos de adesão à Organização mencionados no artigo 39º, às modificações eventuais introduzidas no Anexo II, com excepção do caso referido na alínea (b) do nº 2 do artigo 3º, e no Anexo IV, e às condições de retirada ou de adesão referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 36º e nos n.ºs 3 e 4 do artigo 38º.*
4. *As decisões tomadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho são obrigatórias relativamente às Partes Contratantes e à Agência sob reserva das disposições do Artigo 9º."*

#### Artigo IX

É inserido na Convenção um novo Artigo 7º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 7º

1. *O Conselho, conforme os poderes que lhe confere a presente Convenção, pode tomar decisões relativas às Partes Contratantes no que diz respeito às tarefas referidas no nº 1 do Artigo 2º.*
2. *O Conselho, conforme os poderes de tutela que lhe confere a presente Convenção em relação à Agência:*
  - (a) *aprova, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e de aeroportos por ele reconhecidas, os programas de trabalho quinquenais e anuais que lhe são submetidos pela Agência para execução das tarefas referidas no Artigo 2º, assim como o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras, o relatório de actividade da Agência e os relatórios apresentados em aplicação da alínea c) do nº 2 do Artigo 2º, do nº 3 do Artigo 10º e do nº 1 do artigo 11º dos Estatutos da Agência;*
  - (b) *aprova os princípios que regem a estrutura geral da Agência;*
  - (c) *supervisa as actividades da Agência no domínio das taxas de navegação aérea;*
  - (d) *determina, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e dos aeroportos por ele reconhecidas, as condições gerais de exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do nº 1 do Artigo 2º, tendo devidamente em conta as prerrogativas exercidas pelos Estados sobre a gestão do seu espaço aéreo. Estas condições gerais devem, nomeadamente, especificar as regras aplicáveis, bem como os procedimentos de verificação do não respeito destas regras;*
  - (e) *formula directivas destinadas à Agência, com base em relatórios que esta apresenta regularmente ou sempre que considerar necessário para a execução das tarefas confiadas à Agência e aprova as modalidades da cooperação entre a Agência e as estruturas nacionais interessadas, de modo a que a Agência possa preparar as propostas adequadas;*

- (f) *designa, sob proposta do Director Geral, a empresa de auditores-conselho que assiste o Comité de Auditoria aquando do exame das contas da totalidade das receitas e despesas;*
  - (g) *pode pedir que os serviços da Agência constituam objecto de inspecções administrativas e técnicas;*
  - (h) *dá quitação ao Director-Geral relativamente à sua gestão do orçamento;*
  - (i) *aprova a nomeação dos Directores da Agência pelo Director-Geral;*
  - (j) *aprova o Estatuto do Director-Geral, o Estatuto Administrativo do Pessoal, o Regulamento Financeiro e o Regulamento dos Contratos;*
  - (k) *autoriza a Agência a abrir negociações relativas aos acordos especiais previstos no Artigo 2º e adopta os acordos negociados pela Agência antes de os submeter à aprovação da Assembleia Geral ou aprova-os se beneficia de uma delegação ao abrigo do disposto no nº 3 do Artigo 13º;*
  - (l) *aprova um Regulamento sobre a protecção dos dados;*
  - (m) *aquando da execução das tarefas referidas na alínea (f) do nº 1 do artigo 2º, determina as regras e os procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo.*
3. *O Conselho institui uma Comissão de Análise das Performances e uma Comissão de Regulamentação da Segurança. Estas Comissões submetem propostas ao Conselho e beneficiam da assistência e do apoio administrativo dos Serviços da Agência que dispõem da independência suficiente para o exercício das suas funções.*
4. *O Conselho institui um Comité Permanente de Interface Civil/Militar.*
5. *O Conselho estabelece um Comité de Auditoria ao qual pode conferir uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes.*
6. *O Conselho pode ser assistido por outros comités noutros domínios de actividade da Organização.*
7. *O Conselho pode conceder uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes ao Comité Permanente de Interface Civil/Militar e a qualquer outro comité criado após a entrada em vigor da Convenção. Estas delegações de atribuições ou de poderes não constituem obstáculo à faculdade, para o Conselho, de avocar a si em qualquer momento uma questão no âmbito da sua missão de supervisão geral.”*

Artigo X

O Artigo 8º da Convenção passa a ser o Artigo 11º com a seguinte redacção :

"Artigo 11º

1. *A ponderação prevista no Artigo 8º é determinada de acordo com o seguinte quadro :*

<i>Percentagem da contribuição anual de uma Parte Contratante em relação às contribuições anuais da totalidade das Partes Contratantes</i>	<i>Número de votos</i>
<i>Inferior a 1%.....</i>	<i>1</i>
<i>De 1 a menos de 2 %.....</i>	<i>2</i>
<i>De 2 a menos de 3 %.....</i>	<i>3</i>
<i>De 3 a menos de 4½ %.....</i>	<i>4</i>
<i>De 4½ a menos de 6 %.....</i>	<i>5</i>
<i>De 6 a menos de 7½ % .....</i>	<i>6</i>
<i>De 7½ a menos de 9 % .....</i>	<i>7</i>
<i>De 9 a menos de 11 %.....</i>	<i>8</i>
<i>De 11 a menos de 13 %.....</i>	<i>9</i>
<i>De 13 a menos de 15 %.....</i>	<i>10</i>
<i>De 15 a menos de 18 %.....</i>	<i>11</i>
<i>De 18 a menos de 21 %.....</i>	<i>12</i>
<i>De 21 a menos de 24 %.....</i>	<i>13</i>
<i>De 24 a menos de 27 %.....</i>	<i>14</i>
<i>De 27 a menos de 30 %.....</i>	<i>15</i>
<i>30%.....</i>	<i>16</i>

2. *O número de votos será inicialmente determinado, a partir da entrada em vigor do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, em função do quadro precedente e de acordo com a regra de determinação das contribuições anuais das Partes Contratantes para o orçamento da Organização que consta do nº 10 acima.*
3. *Em caso de adesão de um novo Estado, o número de votos das Partes Contratantes será redefinido de acordo com o mesmo processo.*
4. *O número de votos é redefinido anualmente de acordo com as disposições precedentes."*

Artigo XI

O Artigo 9º da Convenção passa a ser o Artigo 12º com a seguinte redacção :

"Artigo 12º

*A Assembleia Geral e o Conselho estabelecem o seu Regulamento Interno, que fixa, nomeadamente, as regras que regem a eleição de um Presidente e de um Vice-Presidente, assim como as regras de aplicação do processo de escrutínio e do quorum."*

## Artigo XII

É inserido na Convenção um novo Artigo 9º com a seguinte redacção :

### "Artigo 9º

1. *Se uma Parte Contratante notificar a Assembleia Geral ou o Conselho da existência de razões imperativas de interesse nacional relativas à defesa nacional ou à segurança que a impedem de dar execução a uma decisão tomada por maioria dos votos expressos nas condições previstas no nº 1 do Artigo 8º acima, pode opor-se em relação a si a essa decisão, sob reserva de comunicação à Assembleia Geral ou ao Conselho dos motivos, e uma declaração especificando se :*
  - (a) *se trata de uma questão a título da qual não haja objecção para que a decisão seja aplicada pelas outras Partes Contratantes, ficando entendido que, no que lhe diz respeito, a referida Parte Contratante não aplicará a decisão ou aplicá-la-á apenas parcialmente;*
  - (b) *se trata de uma questão de uma importância tal para os seus interesses nacionais em matéria de defesa e segurança que a decisão não deverá ser implementada de modo nenhum sem que seja tomada uma segunda decisão, de acordo com as modalidades descritas na alínea (b) do nº 2 a seguir.*
2.
  - (a) *Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea a) do nº 1, o Director-Geral apresenta, à Assembleia-Geral ou ao Conselho, pelo menos uma vez por ano, um relatório sobre a evolução dos trabalhos com vista a que nenhuma Parte Contratante se oponha em relação a si à referida decisão.*
  - (b) *Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea b) do nº 1, a implementação da decisão é suspensa e, num prazo a determinar, submetida à Assembleia Geral para uma segunda decisão, ainda que a primeira seja uma decisão do Conselho. Se, na sequência deste novo exame, a segunda decisão confirmar a primeira, uma Parte Contratante pode derrogar à decisão nas condições previstas na alínea a) do nº 1 acima. A Assembleia Geral examinará novamente a primeira decisão num prazo que não pode exceder um ano.*
3. *Em caso de guerra ou de conflito, as disposições da presente Convenção não podem afectar a liberdade de acção de nenhuma das Partes Contratantes envolvidas. É aplicado o mesmo princípio em caso de situação de crise ou de emergência nacional. Qualquer uma das Partes Contratantes pode, nomeadamente, retomar temporariamente a responsabilidade, total ou parcial, dos serviços do tráfego aéreo no espaço aéreo da sua competência por razões imperativas de interesse nacional, nomeadamente no domínio da defesa. A arquitectura do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo deveria permitir a retomada efectiva destes serviços em conformidade com as necessidades das Partes Contratantes."*

### Artigo XIII

O Artigo 10º da Convenção é revogado e é inserido na Convenção um novo Artigo 10º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 10º

1. *As contribuições anuais de cada uma das Partes Contratantes para o orçamento são, para cada exercício, determinadas de acordo com a fórmula de repartição seguinte :*
  - (a) *uma primeira fracção, equivalente a 30% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante do Produto Nacional Bruto da Parte Contratante tal como se define no nº 2 deste artigo;*
  - (b) *uma segunda fracção, equivalente a 70% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante da base de custos das taxas de rota da Parte Contratante tal como se define no nº 3 deste artigo.*
2. *O Produto Nacional Bruto que é tido em consideração é o que resulta das estatísticas estabelecidas pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico - ou, na sua falta, por qualquer organismo que ofereça garantias equivalentes, designado na sequência de uma decisão do Conselho - calculando-se a média aritmética dos três últimos anos relativamente aos quais existam estatísticas disponíveis. Trata-se do Produto Nacional Bruto ao custo dos factores e a preços correntes expresso na unidade de conta europeia apropriada.*
3. *A base de custos que é tida em consideração para o cálculo das taxas de rota é aquela que foi estabelecida para o penúltimo ano anterior ao exercício orçamental em questão."*

### Artigo XIV

O Artigo 11º da Convenção passa a ser o Artigo 13º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 13º

1. *A Organização manterá com os Estados e as outras organizações internacionais interessadas as relações que sejam úteis à realização do seu objecto.*
2. *A Assembleia Geral é nomeadamente, sem prejuízo das disposições da alínea (k) do nº2 do Artigo 7º, do nº3 do presente artigo e do Artigo 15º, o único órgão com competência para celebrar em nome da Organização, os acordos especiais necessários à execução das tarefas previstas no Artigo 2º.*
3. *A Assembleia Geral pode, mediante proposta do Conselho, delegar neste último a decisão de concluir os acordos especiais necessários à execução das tarefas prevista no Artigo 2º."*

#### Artigo XV

O Artigo 12º da Convenção passa a ser o Artigo 14º com a seguinte redacção :

##### "Artigo 14º

*Os acordos especiais previstos no artigo 2º, deverão estabelecer as tarefas, direitos e obrigações respectivos das Partes nos acordos, bem como as condições financeiras, e determinar as medidas a tomar. Estes acordos podem ser negociados pela Agência, nas condições previstas na alínea (k) do nº2 do artigo 7º."*

#### Artigo XVI

O Artigo 13º da Convenção passa a ser o Artigo 15º com a seguinte redacção :

##### "Artigo 15º

*No quadro das directivas dadas pelo Conselho, a Agência pode estabelecer com os serviços técnicos interessados, públicos ou privados, das Partes Contratantes, de Partes não contratantes ou de organismos internacionais, as relações indispensáveis à coordenação do tráfego aéreo e ao funcionamento dos seus próprios serviços. Para este efeito poderá celebrar contratos de carácter puramente administrativo, técnico ou comercial em nome da Organização sob reserva de comunicação ao Conselho, sempre que estes acordos sejam considerados necessários ao seu funcionamento."*

#### Artigo XVII

O Artigo 14º da Convenção passa a ser o Artigo 16º.

No texto em língua neerlandesa do nº1 do artigo 14º da Convenção, que passa a ser o nº 1 do artigo 16º, os termos "de onroerende goederen" são substituídos por "die onroedende goederen" e no nº 2 do mesmo artigo, a palavra "verreberichtgeving" é substituída por "telecommunicatie".

#### Artigo XVIII

O Artigo 15º da Convenção passa a ser o Artigo 17º com a seguinte redacção :

##### "Artigo 17º

*No desempenho das tarefas previstas na alínea (b) do nº2 do Artigo 2º, a Agência aplicará os regulamentos em vigor nos territórios das Partes Contratantes e nos espaços aéreos para os quais lhe esteja confiada a prestação dos serviços de tráfego aéreo nos termos dos acordos internacionais de que sejam parte."*

#### Artigo XIX

O Artigo 16º da Convenção passa a ser o Artigo 18º com a seguinte redacção :

##### "Artigo 18º

*No desempenho das tarefas previstas na alínea (b) do nº2 do Artigo 2º e dentro dos limites dos direitos conferidos respectivamente aos serviços de gestão dos fluxos de tráfego e aos serviços de tráfego aéreo, a Agência dá aos comandantes de bordo todas as instruções necessárias. Estes deverão dar-lhe cumprimento, salvo nos casos de força maior previstos nos regulamentos citados no artigo anterior."*

## Artigo XX

O Artigo 17º da Convenção passa a ser o Artigo 20º com a seguinte redacção :

### "Artigo 20º

*No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do Artigo 2º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do Artigo 2º, as infracções aos regulamentos da navegação aérea cometidas no espaço onde a Agência executa essas tarefas serão registadas em relatórios elaborados por agentes especialmente nomeados pela Agência para este efeito, sem prejuízo do direito reconhecido pelas legislações nacionais aos agentes das Partes Contratantes de verificar as infracções da mesma natureza. Os relatórios acima referidos têm junto dos tribunais nacionais o mesmo valor que os efectuados pelos agentes nacionais qualificados para registar as infracções da mesma natureza."*

## Artigo XXI

Os Artigos 18º e 19º da Convenção passam a ser os Artigos 21º e 22º.

No texto em língua inglesa do nº 2 do artigo 18º da Convenção, que passa a ser o nº 2 do artigo 21º, os termos "not less" são substituídos por "no less".

No nº1 do artigo 19º da Convenção, que passa a ser o nº 1 do artigo 22º, os termos "A Organização está isenta, no Estado onde se encontra a sua sede e no território das Partes Contratantes", são substituídos por "A Organização está isenta, no território das Partes Contratantes".

No texto em língua francesa do nº 3 do artigo 19º da Convenção, que passa a ser o nº 3 do artigo 22º, os termos "à ses biens, avoirs et revenus" são substituídos por "ainsi qu'à ses biens, avoirs et revenus" e no texto equivalente em língua inglesa, os termos "its property, assets and income" são substituídos por "as well as its property, assets and income".

No texto em língua inglesa dos nºs 2, 3, 4 do artigo 19º da Convenção que passam a ser os nºs 2, 3 e 4 do artigo 22º, os termos "The Organisation shall be" são substituídos por "It shall be".

No texto em língua alemã do nº 6 do artigo 19º da Convenção, que passa a ser o nº 6 do artigo 22º, os termos "öffentlicher Versorgungsbetriebe" são substituídos por "der öffentlichen Versorgung" e no texto em inglês do referido nº 6 os termos "for public utility services" são substituídos por "for general utilities".

## Artigo XXII

É inserido na Convenção um novo Artigo 19º com a seguinte redacção :

### "Artigo 19º

1. *No exercício das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do artigo 2º, a Organização determina, em conformidade com as condições gerais previstas na alínea (d) do nº 1 do artigo 7º, as medidas de regulação necessárias e comunica-as aos operadores de aeronaves e aos serviços apropriados do tráfego aéreo. As Partes Contratantes assegurar-se-ão de que os operadores de aeronaves, os comandantes de bordo e os serviços adequados de tráfego aéreo respeitam essas medidas, salvo razões imperativas de segurança.*
2. *O respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no nº 1 do presente artigo pelos serviços do tráfego aéreo de uma Parte Contratante, é da responsabilidade exclusiva da referida Parte Contratante.*
3. *A pedido da Organização, em caso de não respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no nº 1 do presente artigo por um operador de aeronave ou comandante de bordo, a acção judicial contra o infractor pode ser intentada :*
  - (a) *pela Parte Contratante sobre cujo território a infracção tenha sido constatada;*
  - (b) *pela Organização, em conformidade com as regras de competência enunciadas no artigo 35º, se a Parte Contratante, em cujo território o processo tem de ser intentado, estiver de acordo.*
4. *As Partes Contratantes têm a obrigação de incorporar na sua legislação nacional as disposições que assegurem o respeito das condições gerais previstas na alínea (d) do nº 1 do artigo 7º."*

## Artigo XXIII

Os Artigos 20º, 21º, 22º e 23º da Convenção passam a ser os Artigos 23º, 24º, 25º e 26º.

No texto em língua francesa, no nº 1 do artigo 20º da Convenção, que passa a ser o nº 1 do novo artigo 23º, os termos "*tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus*" são substituídos por "*tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus*".

No texto em língua portuguesa, no nº 1 do artigo 20º da Convenção, que passa a ser o nº 1 do novo artigo 23º, os termos "*todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas ou impostos devidos por serviços prestados*" são substituídos por "*todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas devidos por serviços prestados*".

No texto em língua francesa do nº 2 do artigo 20º da Convenção, que passa a ser o nº 2 do novo artigo 23º, os termos "*sur le territoire de la Partie dans laquelle*" são substituídos por "*sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle*" e no texto equivalente em língua inglesa os termos "*in the territory of the State into which*" são substituídos por "*in the territory of the Contracting Party into which*"; na versão francesa do referido nº 2, os termos "*à moins que ce ne soit, dans des conditions*" são substituídos por "*sauf dans les conditions*".



No texto em língua alemã do n° 3 do artigo 20° da Convenção, que passa a ser o n° 3 do artigo 23°, os termos *“wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen”* são substituídos por *“wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen”*.

No n° 4 do artigo 20° da Convenção, que passa a ser o n° 4 do artigo 23°, a referência ao artigo 25° dos Estatutos é substituída por uma referência ao artigo 13° dos Estatutos; no texto em língua alemã do referido n° 4, os termos *“Die Organisation ist ferner von”* são substituídos por *“Die Organisation ist von”* e no texto equivalente em língua neerlandesa, a palavra *“publikaties”* é substituída por *“publicaties”*.

No texto em língua alemã do n° 2 do artigo 22° da Convenção, que passa a ser o n° 2 do artigo 25°, os termos *“die in den Haushalten der Personals lebenden”* são substituídos por *“die mit dem Personal in gemeinsamen Haushalt lebenden”*.

No texto em língua alemã do alínea (a) do n° 3 do artigo 22° da Convenção, que passa a ser a alínea (a) do n° 3 do artigo 25°, os termos *“in seinen Haushalten lebenden”* são substituídos por *“mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden”*.

No texto em língua alemã do alínea (b) do n° 5 do artigo 22° da Convenção, que passa a ser a alínea (b) do n° 5 do artigo 25°, os termos *“seine Kraftfahrzeuge”* são substituídos por *“sein privates Kraftfahrzeug”*.

No texto em língua francesa do n° 7 do artigo 22° da Convenção, que passa a ser o n°7 do artigo 25°, os termos *“Directeur Général”* são substituídos por *“Directeur général”*; no texto em língua inglesa do referido n° 7 os termos *“done by him in the exercise of his functions”* e *“driven by him”* são substituídos por *“done by him/her in the exercise of his/her functions”* e *“driven by him/her”* e no texto em língua alemã do mesmo n° 7, os termos *“Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen”* são substituídos por *“Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen”*.

No texto em língua alemã do artigo 23° da Convenção, que passa a ser o artigo 26°, a palavra *“Tagungsort”* é substituída por *“Sitzungsort”*.

#### Artigo XXIV

O Artigo 24° da Convenção passa a ser o Artigo 27° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 27°

*Como resultado do seu regime próprio de previdência social, a Organização, o Director Geral e o pessoal da Organização estão isentos de quaisquer contribuições obrigatórias devidas a organismos nacionais de previdência social, sem prejuízo dos acordos existentes entre a Organização e uma Parte Contratante aquando da entrada em vigor do Protocolo aberto para assinatura em Bruxelas em 1997."*

#### Artigo XXV

O Artigo 25° da Convenção passa a ser o Artigo 28°.

### Artigo XXVI

O Artigo 26º da Convenção passa a ser o Artigo 29º. O seu nº 2 é substituído pelas disposições seguintes :

"2. *Os bens e haveres da Organização não podem ser penhorados nem ser objecto de medidas de execução forçada excepto por decisão judicial. Esta decisão judicial só poderá ser tomada se a Organização tiver sido informada num prazo razoável do procedimento em questão e se tiver podido dispor de meios adequados para realizar a sua defesa. De qualquer modo, as instalações da Organização não podem ser penhoradas nem ser objecto de medidas execução forçada.*"

No texto em língua francesa no nº3 do artigo 26º da Convenção que passa a ser no nº 3 do artigo 29º, os termos "*dans leur territoire respectif*" são substituídos por "*sur leur territoire respectif*" e os termos "*Directeur Général*" por "*Directeur général*".

### Artigo XXVII

O Artigo 27º da Convenção passa a ser o Artigo 30º.

No texto em língua alemã do nº 1 do artigo 27º da Convenção, que passa a ser o nº 1 do artigo 30º, os termos "*um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit*" são substituídos por "*um die ordnungsgemäße Rechtspflege*" e os termos "*Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen*" por "*Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen*" e no texto em língua inglesa do referido nº 1, os termos "*in the present Convention*" são substituídos por "*in this Convention*".

### Artigo XXVIII

O Artigo 28º da Convenção passa a ser o Artigo 31º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 31º

*No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do artigo 2º e, se for caso disso, as tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do artigo 2º, os acordos internacionais e as regulamentações nacionais relativos ao acesso, sobrevoo e segurança do território das Partes Contratantes interessadas revestem carácter obrigatório para a Agência que deverá tomar todas as medidas necessárias à sua aplicação."*

### Artigo XXIX

O Artigo 29º da Convenção passa a ser o Artigo 32º com a seguinte redacção :

#### "Artigo 32º

*No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do artigo 2º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do artigo 2º, a Agência é obrigada a fornecer às Partes Contratantes que apresentem o respectivo pedido todas as informações relativas às aeronaves de que tem conhecimento no exercício das suas funções referentes ao espaço aéreo da Parte Contratante implicada, a fim de permitir às referidas Partes Contratantes interessadas o controlo da aplicação dos acordos internacionais e das regulamentações nacionais."*

### Artigo XXX

O Artigo 30° da Convenção passa a ser o Artigo 33° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 33°

*As Partes Contratantes reconhecem a necessidade para a Agência de dispôr de equilíbrio financeiro e comprometem-se a colocar à sua disposição os meios financeiros adequados, nos limites e condições definidos na presente Convenção e nos Estatutos da Agência que figuram no Anexo I."*

### Artigo XXXI

O Artigo 31° da Convenção passa a ser o Artigo 34° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 34°

1. *Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes, ou entre uma ou mais Partes Contratantes e a Organização, a respeito da interpretação, da aplicação ou da execução da presente da Convenção, nomeadamente no que diz respeito à sua existência, validade ou rescisão e que não tenha podido ser regularizado num prazo de seis meses por via de negociações directas ou por qualquer outro modo, será submetido a arbitragem do Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia, em conformidade com o Regulamento Facultativo de Arbitragem do referido Tribunal.*
2. *O número de árbitros é fixado em três*
3. *A arbitragem terá lugar em Haia. O Bureau Internacional do Tribunal Permanente de Arbitragem fará funções de registo e fornecerá serviços administrativos segundo as instruções dadas pelo Tribunal Permanente de Arbitragem.*
- 4.. *As decisões do Tribunal Permanente de Arbitragem são obrigatórias para as Partes no diferendo."*

### Artigo XXXII

Os Artigos 32° e 33° da Convenção são revogados.

### Artigo XXXIII

O Artigo 34° da Convenção passa a ser o Artigo 37° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 37°

*As Partes Contratantes comprometem-se a fazer beneficiar a Agência das disposições legais em vigor que visam salvaguardar a continuidade dos serviços de utilidade geral necessários ao bom funcionamento dos serviços operacionais."*

#### Artigo XXXIV

O Artigo 35° da Convenção passa a ser o Artigo 38° com a seguinte redacção :

##### "Artigo 38°

1. *A presente Convenção, tal como modificada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e, em seguida, pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, é prorrogada por um período indeterminado.*
2. *A partir do momento em que a Convenção, assim prorrogada, tenha permanecido em vigor durante vinte anos, qualquer Parte Contratante poderá pôr termo, no que lhe diz respeito, à aplicação da Convenção através de notificação escrita ao Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento aos governos dos outros Estados Contratantes.*

*A decisão de pôr termo à aplicação da Convenção entrará em vigor no final do ano que seguirá aquele em que essa decisão tiver sido notificada, na condição que o acordo especial previsto no n° 3 acima tenha sido celebrado nessa data. Caso assim não seja, a decisão entrará em vigor na data fixada no referido acordo especial.*

3. *Os direitos e obrigações, nomeadamente em matéria financeira, da Parte contratante que se tenha retirado serão determinados num acordo especial celebrado entre esta e a Organização.*

*Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.*

4. *A Organização pode ser dissolvida se o número das Partes Contratantes for inferior a 50% das Partes Contratantes signatárias do Protocolo de 1997 acima referido, sob reserva de uma decisão da Assembleia Geral deliberando por unanimidade dos votos expressos.*
5. *Se, em consequência do que acima se estabelece, a Organização for dissolvida, a sua personalidade e a sua capacidade jurídica, nos termos do Artigo 4°, subsistirão para efeitos da sua liquidação."*

#### Artigo XXXV

É inserido na Convenção um novo Artigo 35° com a seguinte redacção :

##### "Artigo 35°

1. *Sem prejuízo da aplicação das disposições do Anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, os tribunais das Partes Contratantes são as únicas competentes para julgar dos diferendos que poderão surgir entre a Organização, representada pelo Director-Geral da Agência, e qualquer pessoa singular ou colectiva, relativos à aplicação dos actos da Organização.*

2. *Sem prejuízo da aplicação das disposições do Anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, o processo é intentado na Parte Contratante :*
  - (a) *onde o requerido tem o seu domicílio ou a sua sede;*
  - (b) *onde o requerido tem um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou a sua sede não se encontrarem situados dentro do território de uma Parte Contratante;*
  - (c) *onde o requerido possui activos patrimoniais na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) e (b) acima;*
  - (d) *onde o EUROCONTROL tem a sua sede, na ausência das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) a (c) acima."*

#### Artigo XXXVI

O Artigo 36° da Convenção passa a ser o Artigo 39° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 39°

1. *A adesão à presente Convenção emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas, em 1997, de qualquer Estado não signatário deste último Protocolo, é condicionada pelo acordo da Assembleia Geral estatuinto por unanimidade dos votos expressos.*
2. *O Presidente da Assembleia Geral comunicará ao Estado não signatário a decisão de aceitar a sua adesão.*
3. *O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento do facto aos Governos dos outros Estados signatários e aderentes.*
4. *A adesão produzirá efeito no primeiro dia a seguir ao depósito do instrumento de adesão."*

#### Artigo XXXVII

É inserido na Convenção um novo Artigo 36° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 36°

1. *As modificações introduzidas, ao abrigo das condições previstas na presente Convenção, nos Estatutos da Agência que constam do Anexo I e nos Artigos 16° e seguintes das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que constam do Anexo IV, são válidas e aplicáveis no território das Partes Contratantes.*
2. *As disposições fiscais que constam do Anexo III e os Artigos 1° a 15° das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que consta do Anexo IV não são susceptíveis de modificação pela Assembleia Geral.*
3. *O Anexo IV vincula cada Parte Contratante por um período de cinco anos a contar da entrada em vigor da presente Convenção. Este período é automaticamente prorrogado por períodos de cinco anos. A Parte Contratante que tiver notificado por escrito à Assembleia Geral, pelo menos dois anos antes da expiração do período*

*em curso, que não deseja que este seja prorrogado, deixa de estar vinculada pelo Anexo IV no termo deste período.*

4. *Os direitos e obrigações da Parte Contratante que se tenha retirado, podem ser determinados, se necessário, por um acordo especial celebrado entre esta e a Organização.*

*Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.*

5. *A Parte Contratante que deixou de estar vinculada pelo Anexo IV pode, em qualquer altura, notificar a Assembleia Geral, por escrito, da sua vontade de ficar novamente vinculada pelas disposições do Anexo IV. A Parte Contratante em questão ficará de novo vinculada pelo Anexo IV seis meses depois de a Assembleia Geral ter aceite este pedido, estatuindo por unanimidade dos votos expressos das Partes Contratantes que participam no sistema comum. A referida Parte Contratante ficará vinculada pelo Anexo IV por um período de cinco anos a contar do dia em que tiver ficado de novo vinculada pelo Anexo IV. Este período será automaticamente prorrogado em condições idênticas às enunciadas no n° 3 acima."*

#### Artigo XXXVIII

É inserido na Convenção um novo Artigo 40° com a seguinte redacção :

#### "Artigo 40°

1. *A adesão à presente Convenção, tal como emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, será aberta às organizações regionais de integração económica nos termos e nas condições a acordar entre as Partes Contratantes e as referidas organizações de que são membros um ou vários Estados signatários, devendo estas condições figurar num Protocolo adicional à Convenção.*
2. *O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que notificará as outras Partes.*
3. *A adesão de uma organização regional de integração económica produzirá efeitos no primeiro dia do segundo mês a seguir ao depósito do instrumento de adesão, desde que o Protocolo adicional referido no n° 1 tenha entrado em vigor."*

#### Artigo XXXIX

O Anexo I à Convenção, relativo aos Estatutos da Agência, é substituído pelo Anexo I à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo XL

O Anexo II à Convenção, relativo às Regiões de Informação de Voo (Artigo 3º da Convenção), é substituído pelo Anexo II à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo XLI

O Anexo III (Disposições Fiscais) à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, constitui o Anexo III à Convenção.

#### Artigo XLII

O Anexo IV (Disposições relativas ao Sistema comum de Taxas de Rota) à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo ao Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, constitui o Anexo IV à Convenção.

ANEXO 2 à ACTA FINAL

**PROTOCOLO**  
QUE CONSOLIDA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE  
COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA  
“EUROCONTROL”  
DE 13 DE DEZEMBRO DE 1960  
NA SEQUÊNCIA DAS DIVERSAS MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS

---



**PROTOCOLO**  
**QUE CONSOLIDA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE**  
**COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA**  
**“EUROCONTROL”**  
**DE 13 DE DEZEMBRO DE 1960**  
**NA SEQUÊNCIA DAS DIVERSAS MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS**

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,  
A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,  
O REINO DA BÉLGICA,  
A REPÚBLICA DA BULGÁRIA,  
A REPÚBLICA DE CHIPRE,  
A REPÚBLICA DA CROÁCIA,  
O REINO DA DINAMARCA,  
O REINO DE ESPANHA,  
A REPÚBLICA FRANCESA,  
O REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO NORTE,  
A REPÚBLICA HELÉNICA,  
A REPÚBLICA DA HUNGRIA,  
A IRLANDA,  
A REPÚBLICA ITALIANA,  
O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,  
A REPÚBLICA DE MALTA,  
O PRINCIPADO DO MÓNACO,  
O REINO DA NORUEGA,  
O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,  
A REPÚBLICA PORTUGUESA,  
A ROMÉLIA,  
A REPÚBLICA DA ESLOVÁQUIA,  
A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,  
O REINO DA SUÉCIA,  
A CONFEDERAÇÃO SUÍÇA,  
A REPÚBLICA CHECA,  
A REPÚBLICA DA TURQUIA,

*Considerando* que o aumento do tráfego aéreo, a necessidade de centralizar, a nível europeu, as acções políticas nacionais de cada Estado Europeu e a evolução tecnológica do tráfego aéreo, exigem uma revisão da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL" de 13 de Dezembro de 1960, emendada pelo Protocolo Modificativo de 12 de Fevereiro de 1981, com o objectivo de criar um sistema Europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo para o controlo do tráfego aéreo geral no espaço aéreo europeu e dentro e nas proximidades dos aeroportos;

*Considerando* que é desejável reforçar a cooperação entre os Estados no âmbito do EUROCONTROL, com vista a organizar eficientemente e de gerir com a máxima segurança o espaço aéreo para as necessidades dos utentes civis e militares, partindo do princípio fundamental segundo o qual o espaço aéreo deveria ser considerado como um sistema homogéneo do ponto de vista dos utentes do espaço aéreo, nomeadamente pelo estabelecimento de políticas comuns, de objectivos comuns, de planos comuns e de normas e especificações comuns, bem como de uma política comum no domínio das taxas de rota, em estreita concertação com os utentes dos serviços da tráfego aéreo e tendo devidamente em conta os imperativos de defesa;

*Considerando* a necessidade de assegurar a todos os utentes do espaço aéreo o máximo de eficiência ao mais baixo custo compatível com o nível de segurança e com a

necessidade de minimizar o impacto sobre o ambiente requerido, por meio da harmonização e integração dos serviços responsáveis pela gestão do tráfego aéreo na Europa;

*Considerando* que as Partes Contratantes reconhecem a necessidade de harmonizar e integrar os seus sistemas de gestão do tráfego aéreo a fim de criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;

*Considerando* a importância das iniciativas locais em matéria de gestão do tráfego aéreo, especialmente a nível dos aeroportos;

*Considerando* que a implementação, em conformidade com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional, especialmente em termos de equidade e de transparência, de um sistema comum de taxas de rota reforça as bases financeiras do sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo e facilita a consulta dos utentes;

*Considerando* que o EUROCONTROL constitui para as Partes Contratantes o órgão de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo;

*Desejosos* de alargar e reforçar a cooperação com as instituições europeias ou internacionais interessadas na execução das tarefas confiadas ao EUROCONTROL com o objectivo de melhorar a sua eficiência;

*Considerando*, conseqüentemente, que é oportuno criar um sistema Europeu de gestão do tráfego aéreo cujo funcionamento se estende para além dos limites do território de cada Parte Contratante, à totalidade do espaço aéreo coberto pela Convenção;

*Considerando* que é importante que as Partes Contratantes dotem a Organização com os meios jurídicos necessários para a boa execução das suas tarefas, principalmente no domínio da cobrança das taxas de rota e da gestão dos fluxos de tráfego aéreo;

*Reconhecendo* que seria oportuno, para que a Organização possa executar as suas tarefas em boas condições de segurança e eficiência, separar, na medida do possível, as suas funções de regulamentação e as funções de prestação de serviços;

*Desejosos* de encorajar outros Estados Europeus a tornar-se membros desta organização internacional.

*Acordaram nas disposições seguintes :*

## **Artigo I**

A Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL" de 13 de Dezembro de 1960, modificada pelo Protocolo de 6 de Julho de 1970, ele próprio modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978, e emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, a seguir denominada "a Convenção", é substituída pela versão consolidada do texto da Convenção a seguir anexada que reagrupa os textos da Convenção mantidos em vigor e as emendas introduzidas pela Conferência Diplomática de 27 de Junho de 1997.

## **Artigo II**

1. O presente Protocolo está aberto à assinatura de todos os Estados Partes na Convenção até 27 de Junho de 1997.

Está igualmente aberto, antes da data da sua entrada em vigor, à assinatura de todos os Estados convidados a participar na Conferência Diplomática durante a qual foi adoptado, e de qualquer outro Estado admitido a assinar por acordo unânime da Comissão Permanente .

2. O presente Protocolo será submetido a ratificação, aceitação ou aprovação. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação serão depositados junto do Governo do Reino da Bélgica.
3. O presente Protocolo entrará em vigor em 1 de Janeiro de 2000 desde que todos os Estados Partes na Convenção o tenham ratificado, aceitado ou aprovado antes dessa data. Se esta condição não tiver sido preenchida, entrará em vigor quer no dia 1 de Julho quer no dia 1 de Janeiro a seguir à data do depósito do último instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação segundo se esse depósito tiver ocorrido durante o primeiro ou o segundo semestre do ano.
4. Para os Estados Signatários do presente Protocolo que não são Partes na Convenção e cujo instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação seja depositado depois da data de entrada em vigor do presente Protocolo, este entrará em vigor para esses Estados no primeiro dia do segundo mês a seguir à data de depósito do seu instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação.
5. Os Estados Signatários do presente Protocolo que não são Partes na Convenção tornam-se igualmente Partes na Convenção emendada pelo presente Protocolo, pela ratificação , aceitação ou aprovação deste Protocolo.
6. O Governo do Reino da Bélgica notificará os Governos dos outros Estados Partes na Convenção e dos Estados Signatários do presente Protocolo, de todas as assinaturas, do depósito de quaisquer instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação e de todas as datas de entrada em vigor do presente Protocolo, em conformidade com o disposto nos n<sup>os</sup> 3 e 4 acima.

## **Artigo III**

A partir da data de entrada em vigor do presente Protocolo, o Protocolo de 6 de Julho de 1970, tal como modificado pelo Protocolo de 21 de Novembro de 1978 e pelo Artigo XXXVIII do Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, é substituído pelo Anexo III ("Disposições Fiscais") à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo.

## **Artigo IV**

A partir da data de entrada em vigor do presente Protocolo, o Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 é revogado e substituído pelas disposições pertinentes da versão consolidada do texto da Convenção anexada ao Protocolo, incluindo o seu Anexo IV ("Disposições relativas ao Sistema comum de Taxas de Rota") à versão consolidada do texto da Convenção que figura em anexo.

## **Artigo V**

O Governo do Reino da Bélgica registará o presente Protocolo junto do Secretário Geral das Nações Unidas, em conformidade com o disposto no Artigo 102º da Carta das Nações

Unidas e junto do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do Artigo 83º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários abaixo assinados, após terem apresentado os seus Plenos Poderes que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo.

FEITO em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa, norueguesa, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca, num único exemplar que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia autenticada aos Governos dos outros Estados Signatários. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

Pela República Federal da Alemanha,

Pela República da Áustria,

Pelo Reino da Bélgica,

Pela República da Bulgária,

Pela República de Chipre,

Pela República da Croácia,

Pelo Reino da Dinamarca,

Pelo Reino da Espanha,

Pela República Francesa,

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte,

Pela República Helénica,

Pela República da Hungria,

Pela Irlanda,

Pela República Italiana,

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo,

Pela República de Malta,

Pelo Principado do Mónaco,

Pelo Reino da Noruega,

Pelo Reino dos Países Baixos,

Pela República Portuguesa,

Pela Roménia,

Pela República da Eslováquia,

Pela República da Eslovénia,

Pelo Reino da Suécia,

Pela Confederação Suíça,

Pela República Checa,

Pela República da Turquia,

VERSÃO CONSOLIDADA QUE REAGRUPA OS TEXTOS MANTIDOS  
EM VIGOR DA ACTUAL CONVENÇÃO E  
DAS MODIFICAÇÕES FEITAS PELA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA  
DE 27 DE JUNHO DE 1997

---

TEXTO CONSOLIDADO DA CONVENÇÃO

---

VERSÃO CONSOLIDADA QUE REAGRUPA OS TEXTOS MANTIDOS  
EM VIGOR DA ACTUAL CONVENÇÃO E  
DAS MODIFICAÇÕES FEITAS PELA CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA  
DE 27 DE JUNHO DE 1997

---

TEXTO CONSOLIDADO DA CONVENÇÃO

Artigo 1º

1. A fim de realizar a harmonização e a integração necessárias com vista a criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo, as Partes Contratantes acordam em reforçar a sua cooperação e desenvolver as suas actividades comuns no domínio da navegação aérea, tomando devidamente em conta as necessidades em matéria de defesa, garantindo a todos os utilizadores do espaço aéreo a máxima liberdade compatível com o nível de segurança exigido no âmbito do fornecimento de serviços do tráfego aéreo economicamente eficazes e tendo em conta a necessidade de minimizar, sempre que possível, nomeadamente em termos operacionais, técnicos e económicos, qualquer impacto nefasto sobre o ambiente.

Estes objectivos serão prosseguidos sem prejuízo do princípio de soberania total e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território e a capacidade, para cada Estado, de exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e de defesa no seu espaço aéreo nacional.

Para este efeito, acordam :

- (a) em elaborar uma política Europeia no domínio da gestão do tráfego aéreo, que inclua a definição de estratégias e programas com o objectivo de aumentar a capacidade necessária para satisfazer os requerimentos de todos os utentes civis e militares de uma maneira economicamente eficaz, mantendo ao mesmo tempo o nível de segurança exigido;
- (b) em comprometerem-se a fixar objectivos específicos relativamente à eficiência das operações de gestão do tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no Anexo II da presente Convenção nas quais os Estados, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, acordaram em assegurar os serviços de tráfego aéreo, sem prejuízo dos princípios de liberdade de circulação nos espaços aéreos que não estão submetidos à soberania dos Estados, resultantes de convenções, acordos internacionais, regras ou princípios de direito internacional comum;
- (c) instaurar um sistema de análise das performances e de determinação dos objectivos relacionados com a Gestão do Tráfego Aéreo;
- (d) em aplicar um plano comum de convergência e de implementação relativo aos serviços e instalações de navegação aérea na Europa;
- (e) em adoptar e aplicar normas e especificações comuns;
- (f) em harmonizar as regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo;



- (g) em desenvolver a capacidade disponível para responder ao pedido de tráfego aéreo e garantir a sua mais eficaz utilização através da criação, exploração e desenvolvimento conjuntos de um sistema comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo na Europa no âmbito da implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
  - (h) em encorajar a aquisição em comum de sistemas e de instalações do tráfego aéreo;
  - (i) em implementar uma política comum para o estabelecimento e o cálculo das taxas impostas aos utentes das instalações e serviços da navegação aérea de rota, a seguir denominadas "taxas de rota";
  - (j) em implementar um mecanismo independente do fornecimento de serviços, para o desenvolvimento e harmonização multilaterais de um regime de regulamentação da segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo, na óptica de um sistema integrado de segurança aeronáutica;
  - (k) em participar na concepção, implementação e controlo de um sistema global de navegação por satélite;
  - (l) em identificar novas possibilidades de acções comuns no domínio da concepção, implementação, controlo ou exploração de sistemas e serviços de navegação aérea.
  - (m) no contexto de um conceito de "calço-a-calço", em elaborar uma política global e um mecanismo eficaz adequado de concepção e de planificação estratégicas das rotas e do espaço aéreo.
2. Para este efeito, instituem uma "Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL)", a seguir denominada "a Organização", que actuará em cooperação com as autoridades nacionais civis e militares e as organizações de utentes. A Organização dispõe de três órgãos :
- (a) uma Assembleia Geral que constitui o órgão responsável pela elaboração e a aprovação da política geral da Organização, incluindo :
    - (i) a política comum relativa às taxas de rota e as outras actividades da Organização no domínio das taxas de rota;
    - (ii) as funções de análise e avaliação das performances da Organização;
    - (iii) a definição dos objectivos da Organização, nomeadamente os objectivos em matéria de normalização, planificação, performance e regulamentação da segurança;

- (iv) a selecção dos grandes programas-quadro de cooperação segundo critérios técnicos e financeiros;
  - (v) as relações externas com os Estados e organizações e os pedidos de adesão à presente Convenção;
  - (b) um Conselho que constitui o órgão encarregado de executar as decisões da Assembleia Geral e, sob reserva dos poderes conferidos a esta última, de tomar todas as medidas vinculativas para as Partes Contratantes, assim como supervisionar os trabalhos da Agência.
  - (c) uma Agência, cujos Estatutos figuram no Anexo I à presente Convenção, que constitui o órgão encarregado de executar as tarefas da Organização em conformidade com as disposições dos artigos a seguir da presente Convenção, bem como as tarefas que lhe são confiadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, de elaborar propostas adequadas e prever os recursos técnicos e financeiros, assim como os meios em pessoal para atingir os objectivos fixados.
3. A Organização tem a sua Sede em Bruxelas.

#### Artigo 2º

1. A Organização fica encarregada das seguintes tarefas :
- (a) estabelecer e aprovar planos pormenorizados de harmonização e integração dos serviços e sistemas de tráfego aéreo das Partes Contratantes, nomeadamente os sistemas de navegação aérea em terra e a bordo, com vista ao estabelecimento de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
  - (b) coordenar os planos de implementação elaborados pelas Partes Contratantes por forma a assegurar a convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
  - (c) examinar e coordenar em nome das Partes Contratantes as questões do domínio da navegação aérea, estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou por outras organizações internacionais ligadas à aviação civil e coordenar e apresentar alterações ou propostas a estes órgãos;
  - (d) definir, conceber, desenvolver, validar e organizar a implementação de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
  - (e) desenvolver e explorar um sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo no seio de um centro internacional comum no âmbito da alínea d) acima;
  - (f) elaborar, adoptar e manter em estudo normas comuns, especificações e práticas para os sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo;
  - (g) elaborar e aprovar procedimentos com vista à implementação de uma estratégia de aquisição em comum de sistemas e instalações do tráfego aéreo;
  - (h) coordenar os programas de investigação e desenvolvimento das Partes Contratantes relativos às novas técnicas no domínio da navegação aérea,

recolher e difundir os resultados e promover e executar em comum estudos, ensaios e investigações aplicadas, assim como desenvolvimentos técnicos neste domínio;

- (i) estabelecer um sistema independente de análise das performances que tratará todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo, nomeadamente a política geral e a planificação, a gestão da segurança dentro e nas proximidades dos aeroportos e no espaço aéreo, bem como os aspectos financeiros e económicos dos serviços prestados e fixar objectivos relativos a todos estes aspectos;
  - (j) estudar e promover as medidas adequadas para aumentar a eficiência e a rentabilidade no domínio da navegação aérea;
  - (k) elaborar e aprovar critérios, procedimentos e métodos comuns a fim de garantir a mais alta eficiência e qualidade dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços do tráfego aéreo;
  - (l) elaborar propostas com vista à harmonização da regulamentação europeia aplicável aos serviços do tráfego aéreo;
  - (m) apoiar o melhoramento da eficiência e da flexibilidade no domínio da utilização do espaço aéreo pelos utentes civis e militares;
  - (n) desenvolver e aprovar políticas coordenadas ou comuns para melhorar a gestão do tráfego aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos;
  - (o) estabelecer e aprovar critérios comuns de selecção e políticas comuns para a formação, a atribuição de licenças e a avaliação das qualificações do pessoal dos serviços do tráfego aéreo;
  - (p) conceber, instalar e explorar os elementos dos futuros sistemas europeus comuns que lhe são confiados pelas Partes Contratantes;
  - (q) estabelecer, facturar e cobrar as taxas de rota, por conta das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota, nas condições previstas no Anexo IV;
  - (r) elaborar e implementar um mecanismo que permita desenvolver e harmonizar, a nível multilateral, a regulamentação em matéria de segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo;
  - (s) executar qualquer outra tarefa decorrente dos princípios e objectivos da presente Convenção.
2. A Organização pode, a pedido de uma ou mais Partes Contratantes e com base num ou em vários acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes Contratantes interessadas :
- (a) prestar assistência às referidas Partes Contratantes em matéria de planificação, especificação e criação de sistemas e serviços do tráfego aéreo;
  - (b) fornecer e explorar, na totalidade ou em parte, as instalações e os serviços do tráfego aéreo, por conta dessas Partes Contratantes;
  - (c) prestar assistência às citadas Partes Contratantes no que se refere ao estabelecimento, à facturação e à percepção das taxas impostas por estas

aos utilizadores dos serviços de navegação aérea e que não são abrangidas pelo Anexo IV da presente Convenção.

3. A Organização pode:
  - (a) concluir acordos especiais com as Partes não contratantes interessadas em participar na execução das tarefas previstas no n°1 do Artigo 2°.
  - (b) a pedido de Partes não contratantes ou de outras organizações Internacionais, executar, em nome destas, qualquer tarefa prevista no presente artigo, com base em acordos especiais concluídos entre a Organização e as Partes interessadas.
4. A Organização esforça-se por que, na medida do possível, as suas funções de prestação de serviços, principalmente as que se encontram previstas nas alíneas (e), (g), (p) e (q) do n° 1 do artigo 2°, no n° 2 do artigo 2° e na alínea (b) do n° 3 do artigo 2°, sejam exercidas independentemente das suas funções de regulamentação.
5. Para facilitar a execução das suas tarefas, a Organização pode, por decisão da Assembleia Geral, criar empresas que serão regidas por estatutos específicos ao abrigo do direito internacional público ou do direito nacional de uma Parte Contratante, ou adquirir uma participação maioritária no capital dessas empresas.

#### Artigo 3°

1. A presente Convenção aplica-se aos serviços de navegação aérea de rota e aos serviços conexos de aproximação e de aeródromo ligados ao tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo enumeradas no Anexo II.
2.
  - (a) Qualquer alteração que uma Parte Contratante pretenda introduzir na lista das suas Regiões de Informação de Voo que consta do Anexo II, constitui o objecto de uma decisão da Assembleia Geral tomada por unanimidade dos votos expresso, sempre que tenha por efeito a modificação dos limites do espaço aéreo abrangido pela presente Convenção.
  - (b) Qualquer alteração que não tenha um tal efeito será todavia notificada à Organização pela Parte Contratante interessada.
3. Para efeitos da presente Convenção, a expressão "tráfego aéreo" abrange as aeronaves civis, bem como as aeronaves militares, da Alfândega e das polícias que respeitam os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional.

Com base num acordo especial, tal como previsto na alínea (b) do n° 2 do Artigo 2°, uma Parte Contratante pode solicitar que a expressão "tráfego aéreo" se aplique ao resto do tráfego que opera no seu território.

#### Artigo 4º

A Organização tem personalidade jurídica. No território das Partes Contratantes é-lhe reconhecida a plena capacidade jurídica atribuída pelas respectivas legislações às pessoas colectivas; pode, nomeadamente, adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis e estar em juízo. Salvo em caso de disposições contrárias contidas na presente Convenção ou nos Estatutos que figuram no Anexo I, a Organização é representada pela Agência, que age em seu nome. O património da Organização é gerido pela Agência.

#### Artigo 5º

1. A Assembleia Geral é composta por representantes das Partes Contratantes a nível ministerial. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.
2. O Conselho é composto por representantes das Partes Contratantes a nível dos Directores-Gerais da Aviação Civil. Cada uma das Partes Contratantes pode designar vários delegados, a fim de permitir, nomeadamente, a representação dos interesses tanto da aviação civil como da defesa nacional, mas só terá direito a um único voto.
3. Para as questões relativas ao sistema comum de taxas de rota, a Assembleia Geral e o Conselho são compostos por representantes das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota nas condições previstas no Anexo IV.
4. Os representantes de organizações internacionais que possam contribuir para o trabalho da Organização poderão ser convidados, se for caso disso, pela Assembleia Geral ou pelo Conselho, a tomar parte, na qualidade de observadores, nos trabalhos da Organização.

#### Artigo 6º

1. A Assembleia Geral toma decisões relativamente às Partes Contratantes, ao Conselho e à Agência, nomeadamente nos casos previstos na alínea (a) do nº 2 do Artigo 1º.

Além disso, a Assembleia Geral :

- (a) nomeia o Director-Geral da Agência, por recomendação do Conselho;
- (b) autoriza a interposição de recursos em nome da Organização perante o Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia nos casos mencionados no Artigo 34º;
- (c) estabelece os princípios que regem a exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo previsto na alínea e) do nº1 do artigo 2º;
- (d) aprova as alterações ao Anexo I nas condições de voto previstas no nº 1 do Artigo 8º;
- (e) aprova as alterações aos Anexos II e IV nas condições de voto previstas no nº 3 do Artigo 8º.

- (f) procede a uma revisão periódica das tarefas da Organização.
2. Para formular a política comum relativa às taxas de rota, a Assembleia Geral, nomeadamente:
- (a) estabelece os princípios que regem a determinação dos custos imputáveis aos utentes pelas Partes Contratantes e pela Organização a título da utilização das instalações e serviços de navegação aérea de rota;
  - (b) determina a fórmula de cálculo das taxas de rota;
  - (c) determina os princípios aplicáveis em matéria de isenção das taxas de rota e pode ainda decidir que, para determinadas categorias de voos assim isentos do pagamento das taxas de rota previstas no Anexo IV, os custos incorridos a título das instalações e serviços de navegação aérea de rota possam ser directamente cobrados pelas Partes Contratantes;
  - (d) aprova os relatórios do Conselho relativos às taxas de rota.
3. A Assembleia Geral pode :
- (a) submeter ao Conselho, para exame, qualquer questão que seja da sua competência;
  - (b) delegar no Conselho, sempre que necessário, o poder de tomar decisões nos domínios da sua competência geral, referidos na alínea (a) do n° 2 do Artigo 1°.
  - (c) criar qualquer outro órgão subordinado quando considere necessário.

#### Artigo 7°

1. O Conselho, conforme os poderes que lhe confere a presente Convenção, pode tomar decisões relativas às Partes Contratantes no que diz respeito às tarefas referidas no n° 1 do Artigo 2°.
2. O Conselho, conforme os poderes de tutela que lhe confere a presente Convenção em relação à Agência:
- (a) aprova, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e de aeroportos por ele reconhecidas, os programas de trabalho quinquenais e anuais que lhe são submetidos pela Agência para execução das tarefas referidas no Artigo 2°, assim como o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras, o relatório de actividade da Agência e os relatórios apresentados em aplicação da alínea c) do n° 2 do Artigo 2°, do n° 3 do Artigo 10° e do n° 1 do artigo 11° dos Estatutos da Agência;
  - (b) aprova os princípios que regem a estrutura geral da Agência;
  - (c) supervisa as actividades da Agência no domínio das taxas de navegação aérea;
  - (d) determina, depois de ter consultado as organizações de utentes do espaço aéreo e dos aeroportos por ele reconhecidas, as condições gerais de exploração do sistema europeu comum de gestão dos fluxos de tráfego aéreo

previsto na alínea e) do n.º 1 do Artigo 2.º, tendo devidamente em conta as prerrogativas exercidas pelos Estados sobre a gestão do seu espaço aéreo. Estas condições gerais devem, nomeadamente, especificar as regras aplicáveis, bem como os procedimentos de verificação do não respeito destas regras;

- (e) formula directivas destinadas à Agência, com base em relatórios que esta apresenta regularmente ou sempre que o considerar necessário para a execução das tarefas confiadas à Agência e aprova as modalidades da cooperação entre a Agência e as estruturas nacionais concernidas, de modo a que a Agência possa preparar as propostas adequadas;
  - (f) designa, sob proposta do Director Geral, a empresa de auditores-conselho que assiste o Comité de Auditoria aquando do exame das contas da totalidade das receitas e despesas;
  - (g) pode pedir que os serviços da Agência constituam objecto de inspecções administrativas e técnicas;
  - (h) dá quitação ao Director-Geral relativamente à sua gestão do orçamento;
  - (i) aprova a nomeação dos Directores da Agência pelo Director-Geral;
  - (j) aprova o Estatuto do Director-Geral, o Estatuto Administrativo do Pessoal, o Regulamento Financeiro e o Regulamento dos Contratos;
  - (k) autoriza a Agência a abrir negociações relativas aos acordos especiais previstos no Artigo 2.º e adopta os acordos negociados pela Agência antes de os submeter à aprovação da Assembleia Geral ou aprova-os se beneficia de uma delegação ao abrigo do disposto no n.º 3 do Artigo 13.º;
  - (l) aprova um Regulamento sobre a protecção dos dados;
  - (m) aquando da execução das tarefas referidas na alínea (f) do n.º 1 do artigo 2.º, determina as regras e os procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão do tráfego aéreo.
3. O Conselho institui uma Comissão de Análise das Performances e uma Comissão de Regulamentação da Segurança. Estas Comissões submetem propostas ao Conselho e beneficiam da assistência e do apoio administrativo dos Serviços da Agência que dispõem da independência suficiente para o exercício das suas funções.
4. O Conselho institui um Comité Permanente de Interface Civil/Militar.
5. O Conselho estabelece um Comité de Auditoria ao qual pode conferir uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes.
6. O Conselho pode ser assistido por outros comités noutros domínios de actividade da Organização.
7. O Conselho pode conceder uma delegação de atribuições e, dentro de limites bem definidos, uma delegação de poderes ao Comité Permanente de Interface Civil/Militar e a qualquer outro comité criado após a entrada em vigor da Convenção. Estas delegações de atribuições ou de poderes não constituem

obstáculo à faculdade, para o Conselho, de avocar a si em qualquer momento uma questão no âmbito da sua missão de supervisão geral.

#### Artigo 8º

1. As decisões tomadas relativamente às Partes Contratantes pela Assembleia Geral, nomeadamente com base na alínea (a) do nº 2 do Artigo 1º e da primeira alínea do nº 1 do Artigo 6º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base na alínea (b) do nº 2 do Artigo 1º e do nº 1 do Artigo 7º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente pelo menos três quartos dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no Artigo 11º a seguir, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem.

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas nos casos mencionados nas alíneas (i), (p), (r) e (s) do nº 1 do Artigo 2º, no nº 5 do Artigo 2º, nas alíneas (a), (c) e (d) do nº 1 do Artigo 6º, no nº 2 do Artigo 6º, na alínea (b) do nº 3 do Artigo 6º, nas alíneas (d), (j) e (k) do nº 2 do Artigo 7º, nos nº 3, 6 e 7 do Artigo 7º, no Artigo 12º, e nos nºs 2 e 3 do Artigo 13º.

Esta regra é igualmente aplicável às decisões tomadas em aplicação do Artigo 3º do Anexo IV. Nos casos de determinação das taxas unitárias, das tarifas e das condições de aplicação do sistema de taxas de rota mencionadas na alínea (c) do Artigo 3º do Anexo IV, uma determinada decisão não se aplica à Parte Contratante que, tendo votado contra, assim o decide. No entanto, em tal caso, esta Parte Contratante tem a obrigação de fundamentar a sua decisão e não pode pôr em causa a política comum tal como definida no nº 2 do Artigo 6º.

2. As decisões tomadas relativamente à Agência pela Assembleia Geral, nomeadamente com base nas alíneas (a) e (c) do nº 2 do Artigo 1º e na primeira alínea do nº 1 do Artigo 6º, ou pelo Conselho, nomeadamente com base nas alíneas (b) e (c) do nº 2 do Artigo 1º, são adoptadas por maioria dos votos expressos, na condição de que essa maioria represente mais da metade dos votos ponderados expressos, de acordo com a ponderação prevista no Artigo 11º a seguir, e mais da metade das Partes Contratantes que votarem. Em casos de importância particular e a pedido de pelo menos um terço das Partes Contratantes com direito a voto deliberativo, a maioria tem de representar pelo menos três quartos dos votos expressos em vez de metade.

Esta regra é igualmente aplicável para as decisões tomadas nos casos mencionados na alínea (b) do nº 1 do Artigo 6º, alínea (a) do nº 3 do Artigo 6º, alíneas (a) a (c), (e) a (i), (l) e (m) do nº 2 do Artigo 7º, nº 2 do Artigo 9º e nº 2 do Artigo 10º.

3. Todavia, as decisões são tomadas por unanimidade dos votos expressos no que respeita aos pedidos de adesão à Organização mencionados no artigo 39º, às modificações eventuais introduzidas no Anexo II, com excepção dos casos referidos na alínea (b) do nº 2 do artigo 3º, e no Anexo IV, e às condições de retirada ou de adesão referidas nos nºs 4 e 5 do artigo 36º e nos nºs 3 e 4 do artigo 38º.
4. As decisões tomadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho são obrigatórias relativamente às Partes Contratantes e à Agência sob reserva das disposições do Artigo 9º.

#### Artigo 9º

1. Se uma Parte Contratante notificar a Assembleia Geral ou o Conselho da existência de razões imperativas de interesse nacional relativas à defesa nacional ou à segurança que a impedem de dar execução a uma decisão tomada por maioria dos



votos expressos nas condições previstas no n.º 1 do Artigo 8.º acima, pode opor-se em relação a si a essa decisão, sob reserva de comunicação à Assembleia Geral ou ao Conselho dos motivos, e uma declaração especificando se :

- (a) se trata de uma questão a título da qual não haja objecção para que a decisão seja aplicada pelas outras Partes Contratantes, ficando entendido que, no que lhe diz respeito, a referida Parte Contratante não aplicará a decisão ou aplicá-la-á apenas parcialmente;
  - (b) se trata de uma questão de uma importância tal para os seus interesses nacionais em matéria de defesa e segurança que a decisão não deverá ser implementada de modo nenhum sem que seja tomada uma segunda decisão, de acordo com as modalidades descritas na alínea (b) do n.º 2 a seguir.
2. (a) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea a) do n.º 1, o Director-Geral apresenta, à Assembleia-Geral ou ao Conselho, pelo menos uma vez por ano, um relatório sobre a evolução dos trabalhos com vista a que nenhuma Parte Contratante se oponha em relação a si à referida decisão.
  - (b) Em caso de aplicação das modalidades previstas na alínea b) do n.º 1, a implementação da decisão é suspensa e, num prazo a determinar, submetida à Assembleia Geral para uma segunda decisão, ainda que a primeira seja uma decisão do Conselho. Se, na sequência deste novo exame, a segunda decisão confirmar a primeira, uma Parte Contratante pode derogar à decisão nas condições previstas na alínea a) do no 1 acima. A Assembleia Geral examinará novamente a primeira decisão num prazo que não pode exceder um ano.
3. Em caso de guerra ou de conflito, as disposições da presente Convenção não podem afectar a liberdade de acção de nenhuma das Partes Contratantes envolvidas. É aplicado o mesmo princípio em caso de situação de crise ou de emergência nacional. Qualquer uma das Partes Contratantes pode, nomeadamente, retomar temporariamente a responsabilidade, total ou parcial, dos serviços do tráfego aéreo no espaço aéreo da sua competência por razões imperativas de interesse nacional, nomeadamente no domínio da defesa. A arquitectura do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo deve permitir a retomada efectiva destes serviços em conformidade com as necessidades das Partes Contratantes.

#### Artigo 10.º

1. As contribuições anuais de cada uma das Partes Contratantes para o orçamento são, para cada exercício, determinadas de acordo com a fórmula de repartição seguinte :
  - (a) uma primeira fracção, equivalente a 30% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante do Produto Nacional Bruto da Parte Contratante tal como se define no n.º 2 deste artigo;
  - (b) uma segunda fracção, equivalente a 70% da contribuição, é calculada proporcionalmente ao montante da base de custos das taxas de rota da Parte Contratante tal como se define no n.º 3 deste artigo.
2. O Produto Nacional Bruto que é tido em consideração é o que resulta das estatísticas estabelecidas pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico - ou, na sua falta, por qualquer organismo que ofereça garantias equivalentes, designado na sequência de uma decisão do Conselho - calculando-se a média aritmética dos três últimos anos relativamente aos quais existam estatísticas disponíveis. Trata-se do Produto Nacional Bruto ao custo dos factores e a preços correntes expresso na unidade de conta europeia apropriada.

3. A base de custos que é tida em consideração para o cálculo das taxas de rota é aquela que foi estabelecida para o penúltimo ano anterior ao exercício orçamental em questão.

#### Artigo 11º

1. A ponderação prevista no Artigo 8º é determinada de acordo com o seguinte quadro :

Percentagem da contribuição anual de uma Parte Contratante em relação às contribuições anuais da totalidade das Partes Contratantes	Número de votos
Inferior a 1%.....	1
De 1 a menos de 2 %.....	2
De 2 a menos de 3 %.....	3
De 3 a menos de 4½ %.....	4
De 4½ a menos de 6 %.....	5
De 6 a menos de 7½ % .....	6
De 7½ a menos de 9 % .....	7
De 9 a menos de 11 %.....	8
De 11 a menos de 13 %.....	9
De 13 a menos de 15 %.....	10
De 15 a menos de 18 %.....	11
De 18 a menos de 21 %.....	12
De 21 a menos de 24 %.....	13
De 24 a menos de 27 %.....	14
De 27 a menos de 30 %.....	15
30%.....	16

2. O número de votos será inicialmente determinado, a partir da entrada em vigor do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, em função do quadro precedente e de acordo com a regra de determinação das contribuições anuais das Partes Contratantes para o orçamento da Organização que consta do nº 10 acima.
3. Em caso de adesão de um novo Estado, o número de votos das Partes Contratantes será redefinido de acordo com o mesmo processo.
4. O número de votos é redefinido anualmente de acordo com as disposições precedentes.

#### Artigo 12º

A Assembleia Geral e o Conselho estabelecem o seu Regulamento Interno, que fixa, nomeadamente, as regras que regem a eleição de um Presidente e de um Vice-Presidente, assim como as regras de aplicação do processo de escrutínio e do quorum.

#### Artigo 13º

1. A Organização manterá com os Estados e as outras organizações internacionais interessadas as relações que sejam úteis à realização do seu objecto.
2. A Assembleia Geral é nomeadamente, sem prejuízo das disposições da alínea (k) do nº2 do Artigo 7º, do nº3 do presente artigo e do Artigo 15º, o único órgão com competência para celebrar em nome da Organização, os acordos especiais necessários à execução das tarefas previstas no Artigo 2º.

3. A Assembleia Geral pode, mediante proposta do Conselho, delegar neste último a decisão de concluir os acordos especiais necessários à execução das tarefas prevista no Artigo 2º.

#### Artigo 14º

Os acordos especiais previstos no artigo 2º, deverão estabelecer as tarefas, direitos e obrigações respectivos das Partes nos acordos, bem como as condições financeiras, e determinar as medidas a tomar. Estes acordos podem ser negociados pela Agência, nas condições previstas na alínea (k) do nº2 do artigo 7º.

#### Artigo 15º

No quadro das directivas dadas pelo Conselho, a Agência pode estabelecer com os serviços técnicos interessados, públicos ou privados, das Partes Contratantes, de Partes não contratantes ou de organismos internacionais, as relações indispensáveis à coordenação do tráfego aéreo e ao funcionamento dos seus próprios serviços. Para este efeito poderá celebrar contratos de carácter puramente administrativo, técnico ou comercial em nome da Organização sob reserva de comunicação ao Conselho, sempre que estes acordos sejam considerados necessários ao seu funcionamento.

#### Artigo 16º

1. Reconhece-se o carácter de utilidade pública, quando necessário, de acordo com as legislações nacionais, com os efeitos decorrentes das respectivas disposições relativas à expropriação por utilidade pública, às aquisições imobiliárias necessárias para implantação das instalações da Organização, mediante acordo dos Governos interessados. O processo de expropriação por utilidade pública poderá ser conduzido pelas autoridades competentes do Estado em questão, nos termos da sua legislação nacional, tendo em vista a realização destas aquisições, na falta de acordo amigável.
2. No território das Partes Contratantes onde não exista o procedimento previsto no número anterior, a Organização poderá beneficiar dos procedimentos de aquisição forçada utilizáveis a favor da aviação civil e das telecomunicações.
3. As Partes Contratantes concedem à Organização para as obras e serviços estabelecidos por sua conta nos respectivos territórios o benefício da aplicação dos regulamentos nacionais aplicáveis às limitações do direito de propriedade imobiliária que existiriam no interesse público a favor dos serviços nacionais com o mesmo objecto e, nomeadamente, os que regem as servidões de utilidade pública.
4. Organização assumirá os encargos decorrentes da aplicação das disposições do presente artigo, incluindo as indemnizações devidas nos termos da legislação do Estado em cujo território os bens se encontram situados.

#### Artigo 17º

No desempenho das tarefas previstas na alínea (b) do nº2 do Artigo 2º, a Agência aplicará os regulamentos em vigor nos territórios das Partes Contratantes e nos espaços aéreos para os quais lhe esteja confiada a prestação dos serviços de tráfego aéreo nos termos dos acordos internacionais de que sejam parte.

#### Artigo 18º

No desempenho das tarefas previstas na alínea (b) do nº2 do Artigo 2º e dentro dos limites dos direitos conferidos respectivamente aos serviços de gestão dos fluxos de tráfego e aos

serviços de tráfego aéreo, a Agência dá aos comandantes de bordo todas as instruções necessárias. Estes deverão dar-lhe cumprimento, salvo nos casos de força maior previstos nos regulamentos citados no artigo anterior.

#### Artigo 19º

1. No exercício das tarefas previstas na alínea e) do nº 1 do artigo 2º, a Organização determina, em conformidade com as condições gerais previstas na alínea (d) do nº 1 do artigo 7º, as medidas de regulação necessárias e comunica-as aos operadores de aeronaves e aos serviços apropriados do tráfego aéreo. As Partes Contratantes assegurar-se-ão de que os operadores de aeronaves, os comandantes de bordo e os serviços apropriados de tráfego aéreo respeitam essas medidas, salvo razão imperiosa de segurança.
2. O respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no nº 1 do presente artigo pelos serviços do tráfego aéreo de uma Parte Contratante, é da responsabilidade exclusiva da referida Parte Contratante.
3. A pedido da Organização, em caso de não respeito das condições gerais ou das medidas de regulação referidas no nº 1 do presente artigo por um operador de aeronave ou comandante de bordo, a acção judicial contra o infractor pode ser intentada :
  - (a) pela Parte Contratante sobre cujo território a infracção tenha sido constatada;

- (b) pela Organização, em conformidade com as regras de competência enunciadas no artigo 35º, se a Parte Contratante, em cujo território o processo tem de ser intentado, estiver de acordo.
4. As Partes Contratantes têm a obrigação de incorporar na sua legislação nacional as disposições que assegurem o respeito das condições gerais previstas na alínea d) do nº 1 do artigo 7º.

#### Artigo 20º

No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do Artigo 2º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do Artigo 2º, as infracções aos regulamentos da navegação aérea cometidas no espaço onde a Agência executa essas tarefas serão registadas em relatórios elaborados por agentes especialmente nomeados pela Agência para este efeito, sem prejuízo do direito reconhecido pelas legislações nacionais aos agentes das Partes Contratantes de verificar as infracções da mesma natureza. Os relatórios acima referidos têm junto dos tribunais nacionais o mesmo valor que os efectuados pelos agentes nacionais qualificados para registar as infracções da mesma natureza.

#### Artigo 21º

1. A circulação das publicações e de outros suportes de informação expedidos pela Organização ou a ela destinados, e que se relacionem com as suas actividades oficiais não está sujeita a quaisquer restrições.
2. Para as suas comunicações oficiais e transferência de toda a sua documentação, a Organização beneficia de tratamento tão favorável como o concedido por cada Parte Contratante às outras organizações internacionais similares.

#### Artigo 22º

1. A Organização está isenta, no território das Partes Contratantes, de todos os direitos e taxas por ocasião da sua constituição, dissolução e liquidação.
2. Está isenta dos direitos e taxas decorrentes de aquisições dos bens imobiliários necessários ao desempenho da sua missão.
3. Está isenta de todos os impostos directos susceptíveis de lhe serem aplicados, bem como aos seus bens, haveres e rendimentos.
4. Está isenta de colectas fiscais indirectas que pudesse acarretar a emissão de empréstimos de que seja pessoalmente devedora.
5. Está isenta de quaisquer impostos de carácter excepcional ou discriminatório.
6. As isenções previstas neste artigo não abrangem os impostos e taxas cobrados para remuneração de serviços de utilidade geral.

#### Artigo 23º

1. A Organização está isenta de todos os direitos alfandegários e taxas de efeito equivalente que não sejam taxas devidas por serviços prestados, e isenta de todas as proibições e restrições de importação ou exportação relativas a materiais, equipamentos, mobiliário e outros objectos importados para uso oficial da

Organização e destinados aos imóveis e instalações da Organização ou ao seu funcionamento.

2. As mercadorias assim importadas não podem ser vendidas, emprestadas ou cedidas, quer a título gratuito, quer a título oneroso, no território da Parte Contratante onde tenham dado entrada, excepto se isso não constar das condições fixadas pelo Governo da Parte Contratante envolvida.
3. Poderão ser tomadas todas as medidas de controle julgadas úteis para assegurar que os materiais, equipamentos, mobiliário e outros objectos indicados no parágrafo 1 e importados com destino à Organização foram efectivamente entregues à mesma Organização e afectados aos imóveis e instalações oficiais ou ao seu funcionamento.
4. A Organização está isenta de todos os direitos alfandegários e de qualquer proibição ou restrição à importação ou exportação das publicações citadas no artigo 13º dos Estatutos anexos.

#### Artigo 24º

1. A Organização pode deter quaisquer divisas e possuir contas bancárias em quaisquer moedas de acordo com as suas necessidades para a execução das operações que constituem o seu objecto.
2. As Partes Contratantes comprometem-se a conceder à Organização as necessárias autorizações para efectuar, segundo as modalidades previstas nas regulamentações nacionais e nos acordos internacionais aplicáveis, todos os movimentos de fundos resultantes da constituição e da actividade da Organização, incluindo a emissão e o serviço de empréstimos, quando a emissão destes últimos tiver sido autorizada pelo Governo da Parte Contratante envolvida.

#### Artigo 25º

1. A Agência pode recorrer à colaboração de pessoas qualificadas nacionais da Partes Contratantes.
2. O pessoal da Organização, bem como os membros dos seus agregados familiares que com ele coabitem, beneficiam das excepções às disposições que limitam a imigração e regulam o registo de estrangeiros geralmente atribuídas aos membros do pessoal das organizações internacionais similares.
3. (a) Em período de crise internacional, as Partes Contratantes concedem ao pessoal da Organização e aos membros dos seus agregados familiares que com ele coabitem as mesmas facilidades de repatriação atribuídas ao pessoal de outras organizações internacionais.  
(b) As obrigações do pessoal da Organização para com ela não serão afectadas pelo disposto na alínea (a) acima.
4. Só poderá ser aberta excepção ao disposto nos parágrafos 1 e 2 deste artigo por motivos decorrentes de ordem, segurança ou saúde públicas.

5. O pessoal da Organização :
  - (a) beneficia da isenção de direitos e taxas aduaneiras, que não sejam taxas ou impostos provenientes de serviços prestados, para a importação dos seus objectos de uso pessoal, móveis e outros utensílios de uso doméstico já utilizados, que traga do estrangeiro por ocasião da sua primeira instalação, e para a reexportação desses mesmos objectos, móveis e utensílios, aquando da cessação das suas funções;
  - (b) pode, por ocasião da sua entrada em funções no território de uma das Partes Contratantes, importar temporariamente com isenção de direitos a sua viatura automóvel própria, e reexportá-la nas mesmas condições, o mais tardar quando cessar o seu tempo de serviço, sob reserva, numa e noutra hipótese, das condições julgadas necessárias, em todos os casos particulares, pelo Governo da Parte Contratante envolvida;
  - (c) goza de inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos oficiais.
6. Não é imposta às Partes Contratantes a obrigação de conceder aos seus nacionais as facilidades previstas nas alíneas (a) e (b) do parágrafo anterior.
7. O Director-Geral da Agência, além dos privilégios, isenções e facilidades previstas para o pessoal da Organização, goza de imunidade de jurisdição para os seus actos inclusive das suas palavras e escritos, praticados no quadro da sua actividade oficial; esta imunidade não tem aplicação no caso de infracção à regulamentação da circulação rodoviária ou em caso de dano causado por um veículo de sua propriedade ou conduzido por ele.
8. O Governos interessados tomam todas as disposições úteis para assegurar a liberdade de transferência dos salários líquidos.

#### Artigo 26º

Os representantes das Partes Contratantes, no exercício das suas funções bem como durante as suas viagens para, ou do local de reunião, gozam de inviolabilidade para todos os seus papéis e documentos oficiais.

#### Artigo 27º

Como resultado do seu regime próprio de previdência social, a Organização, o Director-Geral e o pessoal da Organização estão isentos de quaisquer contribuições obrigatórias devidas a organismos nacionais de previdência social, sem prejuízo dos acordos existentes entre a Organização e uma Parte Contratante aquando da entrada em vigor do Protocolo aberto para assinatura em Bruxelas em 1997.

#### Artigo 28º

1. A responsabilidade contratual da Organização rege-se pela lei aplicável ao contrato em causa.
2. No que se refere à responsabilidade não contratual, a Organização deverá indemnizar os prejuízos causados por falta cometida pelos seus órgãos ou agentes no desempenho das suas funções, na medida em que estes prejuízos lhe possam ser imputados. A disposição precedente não exclui o direito a outras indemnizações com base na legislação nacional das Partes Contratantes.

#### Artigo 29º

1. (a) As instalações da Organização são invioláveis. Os bens e haveres da Organização estão isentos de qualquer requisição, expropriação e confisco.  
(b) Os arquivos da Organização e todos os papéis e documentos oficiais que lhe pertencem são invioláveis, onde quer que se encontrem.
2. Os bens e haveres da Organização não podem ser penhorados nem ser objecto de medidas de execução forçada excepto por decisão judicial. Esta decisão judicial só poderá ser tomada se a Organização tiver sido informada num prazo razoável do procedimento em questão e se tiver podido dispor de meios adequados para realizar a sua defesa. De qualquer modo, as instalações da Organização não podem ser penhoradas nem ser objecto de medidas execução forçada.
3. De qualquer modo, para efectuar inquéritos judiciais e assegurar a execução das decisões judiciais no respectivo território, as autoridades competentes do Estado da Sede e doutros países onde estão situados estas instalações e arquivos têm acesso, após disso terem avisado o Director-Geral da Agência, às instalações e arquivos da Organização.

#### Artigo 30º

1. A Organização colaborará sempre com as autoridades competentes das Partes Contratantes, com vista a facilitar a boa administração da justiça, garantir o cumprimento dos regulamentos policiais e evitar qualquer abuso decorrente dos privilégios, imunidades, isenções ou facilidades enumerados na presente Convenção.
2. Na medida do possível, a Organização facilitará a realização dos trabalhos de interesse público a executar no território das Partes Contratantes no interior ou na vizinhança dos imóveis que se lhe encontram afectos.

#### Artigo 31º

No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do artigo 2º e, se for caso disso, as tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do artigo 2º, os acordos internacionais e as regulamentações nacionais relativos ao acesso, sobrevoo e segurança do território das Partes Contratantes interessadas revestem carácter obrigatório para a Agência que deverá tomar todas as medidas necessárias à sua aplicação.

#### Artigo 32º

No desempenho das tarefas previstas na alínea (e) do nº 1 do artigo 2º e, se for caso disso, das tarefas previstas na alínea (b) do nº 2 do artigo 2º, a Agência é obrigada a fornecer às Partes Contratantes que apresentem o respectivo pedido todas as informações relativas às aeronaves de que tem conhecimento no exercício das suas funções referentes ao espaço aéreo da Parte Contratante implicada, a fim de permitir às referidas Partes Contratantes interessadas o controlo da aplicação dos acordos internacionais e das regulamentações nacionais.



### Artigo 33º

As Partes Contratantes reconhecem a necessidade para a Agência de dispôr de equilíbrio financeiro e comprometem-se a colocar à sua disposição os meios financeiros adequados, nos limites e condições definidos na presente Convenção e nos Estatutos da Agência que figuram no Anexo I.

### Artigo 34º

1. Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes, ou entre uma ou mais Partes Contratantes e a Organização, a respeito da interpretação, da aplicação ou da execução da presente da Convenção, nomeadamente no que diz respeito à sua existência, validade ou rescisão e que não tenha podido ser regularizado num prazo de seis meses por via de negociações directas ou por qualquer outro modo, será submetido a arbitragem do Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia, em conformidade com o Regulamento Facultativo de Arbitragem do referido Tribunal.
2. O número de árbitros é fixado em três.
3. A arbitragem terá lugar em Haia. O Bureau Internacional do Tribunal Permanente de Arbitragem fará funções de registo e fornecerá serviços administrativos segundo as instruções dadas pelo Tribunal Permanente de Arbitragem.
4. As decisões do Tribunal Permanente de Arbitragem são obrigatórias para as Partes no diferendo.

### Artigo 35º

1. Sem prejuízo da aplicação das disposições do Anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, os tribunais das Partes Contratantes são as únicas competentes para julgar dos diferendos que poderão surgir entre a Organização, representada pelo Director-Geral da Agência, e qualquer pessoa singular ou colectiva, relativos à aplicação dos actos da Organização.
2. Sem prejuízo da aplicação das disposições do Anexo IV em matéria de cobrança coerciva das taxas de rota, o processo é intentado na Parte Contratante :
  - (a) onde o requerido tem o seu domicílio ou a sua sede;
  - (b) onde o requerido tem um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou a sua sede não se encontrarem situados dentro do território de uma Parte Contratante;
  - (c) onde o requerido possui activos patrimoniais na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) e (b) acima;
  - (d) onde o EUROCONTROL tem a sua sede, na falta das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) a (c) acima.

### Artigo 36º

1. As modificações introduzidas, ao abrigo das condições previstas na presente Convenção, nos Estatutos da Agência que constam do Anexo I e nos Artigos 16º e seguintes das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que constam do Anexo IV, são válidas e aplicáveis no território das Partes Contratantes.

2. As disposições fiscais que constam do Anexo III e os Artigos 1º a 15º das disposições relativas ao sistema comum de taxas de rota que consta do Anexo IV não são susceptíveis de modificação pela Assembleia Geral.
3. O Anexo IV vincula cada Parte Contratante por um período de cinco anos a contar da entrada em vigor da presente Convenção. Este período é automaticamente prorrogado por períodos de cinco anos. A Parte Contratante que tiver notificado por escrito à Assembleia Geral, pelo menos dois anos antes da expiração do período em curso, que não deseja que este seja prorrogado, deixa de estar vinculada pelo Anexo IV no termo deste período.
4. Os direitos e obrigações da Parte Contratante que se tenha retirado, podem ser determinados, se necessário, por um acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

5. A Parte Contratante que deixou de estar vinculada pelo Anexo IV pode, em qualquer altura, notificar a Assembleia Geral, por escrito, da sua vontade de ficar novamente vinculada pelas disposições do Anexo IV. A Parte Contratante em questão ficará de novo vinculada pelo Anexo IV seis meses depois de a Assembleia Geral ter aceite este pedido, estatuinto por unanimidade dos votos expressos das Partes Contratantes que participam no sistema comum. A referida Parte Contratante ficará vinculada pelo Anexo IV por um período de cinco anos a contar do dia em que tiver ficado de novo vinculada pelo Anexo IV. Este período será automaticamente prorrogado em condições idênticas às enunciadas no nº 3 acima.

#### Artigo 37º

As Partes Contratantes comprometem-se a fazer beneficiar a Agência das disposições legais em vigor que visam salvaguardar a continuidade dos serviços de utilidade geral necessários ao bom funcionamento dos serviços operacionais.

#### Artigo 38º

1. A presente Convenção, tal como modificada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e, em seguida, pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, é prorrogada por um período indeterminado.
2. A partir do momento em que a Convenção, assim prorrogada, tenha permanecido em vigor durante vinte anos, qualquer Parte Contratante poderá pôr termo, no que lhe diz respeito, à aplicação da Convenção através de notificação escrita ao Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento aos governos dos outros Estados Contratantes.

A decisão de pôr termo à aplicação da Convenção entrará em vigor no final do ano que seguirá aquele em que essa decisão tiver sido notificada, na condição que o acordo especial previsto no nº 3 acima tenha sido celebrado nessa data. Caso assim não seja, a decisão entrará em vigor na data fixada no referido acordo especial.

3. Os direitos e obrigações, nomeadamente em matéria financeira, da Parte contratante que se tenha retirado serão determinados num acordo especial celebrado entre esta e a Organização.

Este acordo deverá ser aprovado, por unanimidade dos votos expressos, pela Assembleia Geral, ficando entendido que a Parte Contratante que se retira não toma parte na votação.

4. A Organização pode ser dissolvida se o número das Partes Contratantes for inferior a 50% das Partes Contratantes signatárias do Protocolo de 1997 acima referido, sob reserva de uma decisão da Assembleia Geral deliberando por unanimidade dos votos expressos.
5. Se, em consequência do que acima se estabelece, a Organização for dissolvida, a sua personalidade e a sua capacidade jurídica, nos termos do Artigo 4º, subsistirão para efeitos da sua liquidação.

#### Artigo 39º

1. A adesão à presente Convenção emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas, em 1997, de qualquer Estado não signatário deste último Protocolo, é condicionada pelo acordo da Assembleia Geral estatuinto por unanimidade dos votos expressos.
2. O Presidente da Assembleia Geral comunicará ao Estado não signatário a decisão de aceitar a sua adesão.
3. O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que dará conhecimento do facto aos Governos dos outros Estados signatários e aderentes.
4. A adesão produzirá efeito no primeiro dia a seguir ao depósito do instrumento de adesão.

#### Artigo 40º

1. A adesão à presente Convenção, tal como emendada pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 e pelo Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997, será aberta às organizações regionais de integração económica nos termos e nas condições a acordar entre as Partes Contratantes e as referidas organizações de que são membros um ou vários Estados signatários, devendo estas condições figurar num Protocolo adicional à Convenção.
2. O instrumento de adesão será depositado junto do Governo do Reino da Bélgica, que notificará as outras Partes.
3. A adesão de uma organização regional de integração económica produzirá efeitos no primeiro dia do segundo mês a seguir ao depósito do instrumento de adesão, desde que o Protocolo adicional referido no nº 1 tenha entrado em vigor.

*O presente texto consolidado da Convenção e os seus Anexos são estabelecidos nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa, norueguesa, portuguesa, romena, Eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca. Nos termos da cláusula final da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL" de 13 de Dezembro de 1960, da cláusula final do Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981 que emenda a referida Convenção, assim como da cláusula final do Protocolo aberto à assinatura em Bruxelas em 1997 e que consolida a referida Convenção na sequência das*

*diversas modificações introduzidas, o texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.*

ANEXO I

**ESTATUTOS DA AGÊNCIA**

## **Estatutos da Agência**

### Artigo 1º

1. A Agência é o órgão encarregado de prosseguir os objectivos e de executar as tarefas definidas pela Convenção ou fixadas pela Assembleia Geral ou pelo Conselho e os seus órgãos subordinados. Estabelece e submete aos órgãos competentes propostas relativas ao exercício das suas funções e à execução das suas tarefas, assim como às outras tarefas delegadas na Organização. Presta igualmente assistência à Assembleia Geral e ao Conselho assim como aos seus órgãos subordinados na execução das suas funções de supervisão.
2. No exercício das suas funções, a Agência pode ser assistida, quando necessário, por peritos civis e militares designados pelos Estados ou pelas organizações de prestação de serviços implicados.
3. A Agência serve de ponto de centralização para a cooperação e a coordenação intergovernamentais no domínio da navegação aérea. Submete propostas e fornece o apoio necessário à convergência para um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo e à sua implementação.
4. Presta nomeadamente serviços de regulamentação, de informação, de apoio e de consultoria às Partes Contratantes e, com base em acordos celebrados ao abrigo do Artigo 2º da Convenção, a organizações internacionais reconhecidas e a Estados não contratantes.
5. Em particular, a Agência :
  - (a) coordena os planos de implementação das Partes Contratantes para assegurar a convergência no âmbito de um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo;
  - (b) examina as questões do domínio da navegação aérea estudadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e por outras organizações internacionais implicadas na aviação aérea, e coordena e submete modificações aos documentos OACI;
  - (c) elabora propostas de planos pormenorizados para fins de harmonização e integração dos serviços e sistemas do tráfego aéreo, em particular os elementos no solo e de bordo dos sistemas de navegação aérea das Partes Contratantes, com vista a estabelecer um sistema europeu uniforme de Gestão do Tráfego Aéreo;
  - (d) elabora propostas relativas ao mecanismo de planificação e de organização estratégicas das rotas e das estruturas de apoio do espaço aéreo em coordenação com peritos civis e militares designados pelos Estados;
  - (e) elabora propostas para fins de harmonização das regulamentações aplicáveis aos serviços do tráfego aéreo na Europa, desenvolve políticas coordenadas ou comuns para melhorar a Gestão do Tráfego Aéreo dentro e nas proximidades dos aeroportos e favoriza o melhoramento da eficiência e da flexibilidade na utilização do espaço aéreo entre utentes civis e militares;
  - (f) Agência faz propostas ou desempenha um papel consultivo em todos os aspectos da política geral e da planificação. O seu âmbito de acção não se

limita à Gestão do Tráfego Aéreo de rota, mas é alargado a uma abordagem “calço-a-calço” integrada da Gestão do Tráfego Aéreo. Beneficia da assistência dos peritos nacionais para elaborar propostas nesta matéria;

- (g) A Agência estuda e promove medidas com vista ao melhoramento da eficiência e do rendimento no domínio da navegação aérea;
  - (h) A Agência elabora critérios, procedimentos e métodos comuns para assegurar uma eficiência e uma qualidade máximas dos sistemas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de tráfego aéreo;
  - (i) A Agência coordena os programas de Investigação, Desenvolvimento, Ensaio e Avaliação (RDTE) das organizações nacionais de Gestão de Tráfego Aéreo, nomeadamente a recolha e difusão dos resultados;
  - (j) A Agência realiza estudos, ensaios e trabalhos de investigação aplicada comuns, assim como outros desenvolvimentos técnicos;
  - (k) A Agência define, concebe, desenvolve, valida e organiza a implementação de um sistema uniforme de Gestão do Tráfego Aéreo na Europa, sob a égide do Conselho.
6. A Agência, quando assegura serviços de navegação aérea, tem por missão :
- (a) evitar colisões entre aeronaves;
  - (b) assegurar o escoamento ordenado e rápido do tráfego aéreo;
  - (c) emitir os avisos e as informações úteis para a execução segura e eficiente dos voos;
  - (d) alertar os órgãos apropriados sempre que as aeronaves necessitem da ajuda dos serviços de busca e salvamento e prestar a esses órgãos o auxílio necessário.
7. A Agência trabalha em estreita colaboração com as organizações de utentes, de forma a satisfazer o mais eficaz e economicamente possível as exigências da aviação civil. A Agência trabalha igualmente em estreita colaboração com as autoridades militares a fim de satisfazer, nas mesmas condições, os requisitos especiais da aviação militar.
8. Para o desempenho das suas atribuições, a Agência pode nomeadamente construir e explorar os edifícios e instalações de que necessite. Todavia, a Agência recorrerá aos serviços técnicos nacionais e utilizará as instalações nacionais existentes sempre que isso se justifique do ponto de vista técnico e económico, a fim de evitar sobreposições.

#### Artigo 2º

1. Sem prejuízo dos poderes reconhecidos à Assembleia Geral e ao Conselho, a Agência é administrada por um Director-Geral que beneficia de grande autonomia de gestão no que respeita à implementação, utilização e bom funcionamento dos meios técnicos, financeiros e humanos colocados à sua disposição. A esse título, toma as iniciativas que considerar necessárias para cumprir as suas obrigações.

2. Todavia, o Director-Geral deverá, tendo em vista submetê-los à aprovação do Conselho, nos termos das disposições da Convenção:
  - (a) elaborar programas de trabalho anuais e quinquenais descrevendo as incidências sobre a evolução dos custos e das taxas unitárias;
  - (b) estabelecer o plano financeiro quinquenal e o orçamento, incluindo as obrigações financeiras e, nas condições previstas no Anexo IV, as taxas unitárias e as tarifas;
  - (c) apresentar ao Conselho um relatório anual sobre as actividades e a situação financeira da Organização;
  - (d) apresentar os princípios que regem a estrutura geral da Agência, sendo os pormenores dessa estrutura da competência exclusiva do Director-Geral.
  
3. Além disso, o Director-Geral deverá :
  - (a) apresentar regularmente relatórios e solicitar instruções ao Conselho sempre que os objectivos estiverem em risco de não ser atingidos, os prazos ou os limites máximos financeiros correrem o risco de ser ultrapassados, ou em caso de modificações importantes aos programas;
  - (b) negociar os acordos previstos no Artigo 2º da Convenção dentro do âmbito das directivas emitidas pelo Conselho.

#### Artigo 3º

O Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho, o Regulamento dos Contratos relativo :

- (a) à celebração dos contratos para o fornecimento de bens e de serviços à Organização;
- (b) ao fornecimento de bens e de serviços pela Organização;
- (c) à venda ou à alienação a outro título de activos excedentários.

#### Artigo 4º

O Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho, o Regulamento Financeiro que fixa nomeadamente as condições que regulam o pagamento das contribuições nacionais, assim como as condições em que a Agência pode contrair empréstimos e vela pela boa gestão financeira, incluindo a auditoria interna.



### Artigo 5º

1. Sem prejuízo do direito das Partes Contratantes de apresentar propostas, o Director-Geral elabora e submete à aprovação do Conselho, o Estatuto Administrativo do Pessoal da Agência :
  - (a) este inclui, nomeadamente, disposições relativas à nacionalidade do pessoal, aos processos e princípios de selecção e recrutamento, às tabelas de vencimento, às pensões, ao imposto interno, às incompatibilidades, ao segredo profissional, à continuidade do serviço;
  - (b) o pessoal da Agência é recrutado de entre os nacionais das Partes Contratantes. Pode ser empregado pessoal proveniente de Estados não contratantes ao abrigo dos acordos previstos no nº 3 do Artigo 2º da Convenção, ou em casos excepcionais por decisão devidamente fundamentada do Director-Geral.
2. O Tribunal Administrativo da Organização Internacional do Trabalho é único competente, para decidir sobre qualquer litígio que oponha a Organização ao pessoal da Agência, com exclusão de qualquer outra jurisdição nacional ou internacional.

### Artigo 6º

1. O Director-Geral é nomeado para um mandato de cinco anos, pela Assembleia Geral por maioria ponderada, desde que esta maioria atinja os três quartos dos votos ponderados expressos, segundo a ponderação prevista no artigo 11º da Convenção, e pelo menos três quartos das Partes Contratantes que votarem. O seu mandato é renovável uma vez nas mesmas condições. O estatuto do Director-Geral é aprovado pelo Conselho.
2. O Director-Geral representa a Organização em juízo e em todos os actos civis.
3. Além disso, de acordo com as políticas adoptadas pela Assembleia Geral e pelo Conselho, o Director-Geral :
  - (a) pode nomear os membros do pessoal e pôr termo às suas funções nas condições previstas no Estatuto Administrativo do Pessoal; as nomeações para funções de grau A1 e A2, por um mandato de, regra geral, cinco anos, renovável uma vez, serão submetidas à aprovação do Conselho;
  - (b) pode contrair empréstimos nas condições previstas pelo Regulamento Financeiro e nos limites fixados para o efeito pelo Conselho;
  - (c) celebra contratos nos termos do Regulamento dos Contratos referido no Artigo 3º e nos limites fixados para o efeito pelo Conselho;
  - (d) elabora e submete à aprovação do Conselho, o Regulamento sobre a protecção dos dados previsto na alínea (I) do nº 2 do Artigo 7º da Convenção;
  - (e) elabora e submete à aprovação do Conselho as regras e procedimentos aplicáveis às normas, especificações e práticas relativas aos sistemas e serviços de gestão de tráfego aéreo.
4. O Director-Geral desempenha estas funções sem comunicação prévia ao Conselho, mas mantém este último informado de todas as medidas tomadas no uso dos poderes acima citados.

5. O Conselho determina as condições em que o Director-Geral pode ser substituído em caso de impedimento.

#### Artigo 7º

1. O orçamento deve ser equilibrado em receitas e despesas.

Todas as receitas e despesas da Agência deverão ser previstas para cada exercício orçamental.

2. O exercício orçamental começa a 1 de Janeiro e termina a 31 de Dezembro.
3. O projecto de orçamento e de plano financeiro quinquenal é submetido à aprovação do Conselho pelo Director-Geral, o mais tardar até 31 de Outubro do ano precedente.

#### Artigo 8º

1. A Organização pode obter, através de empréstimos nos mercados financeiros internacionais, os recursos necessários ao cumprimento das suas tarefas.
2. A Organização pode emitir títulos de empréstimo nos mercados financeiros de uma Parte Contratante nos termos da regulamentação nacional aplicável à emissão de empréstimos internos ou, na falta de tal regulamentação, com o acordo da Parte Contratante.
3. O Regulamento Financeiro fixa os procedimentos a seguir pela Organização para a contracção e reembolso dos empréstimos.
4. Cada orçamento e cada plano financeiro quinquenal estabelecem o montante máximo dos empréstimos que a Organização pode contrair durante os anos abrangidos por esse orçamento e plano financeiro quinquenal.
5. Nos domínios abarcados pelo presente artigo, a Organização agirá de acordo com as autoridades competentes das Partes Contratantes ou com o seu banco emissor.

#### Artigo 9º

O orçamento e o plano financeiro quinquenal podem ser revistos durante o exercício, se as circunstâncias assim o exigirem, nos termos das regras previstas para a sua elaboração e aprovação.

#### Artigo 10º

1. As contas do conjunto das receitas e despesas do orçamento da Agência, e a gestão financeira da Agência são verificadas anualmente por um Comité de Auditoria.

2. O Comité de Auditoria é assistido no desempenho da sua tarefa por auditores-conselho externo. As empresas externas de auditores-conselho são designadas pelo Conselho por um mandato de três anos, em conformidade com o disposto na alínea (f) do n° 2 do Artigo 7° da Convenção.
3. A verificação efectuada pelo Comité de Auditoria, com a assistência dos auditores-conselho externos, tem por objecto constatar a regularidade das receitas e das despesas e verificar a boa gestão financeira. Depois do fecho de cada exercício, o Comité de Auditoria submete ao Conselho um relatório ao qual serão anexadas as observações da Agência. O Conselho pode convidar a Agência a tomar as medidas adequadas recomendadas no relatório de auditoria, em conformidade com o disposto na alínea a) n° 2 do Artigo 7° da Convenção.
4. O Comité de Auditoria assegura a instalação, no seio da Agência, de um mecanismo de controlo interno adequado em conformidade com as práticas e os princípios da boa gestão.
5. O Comité de Auditoria pode examinar outras questões financeiras relativas à Agência em conformidade com o seu mandato.

#### Artigo 11°

1. Os serviços da Agência podem, a pedido do Conselho, por sua própria iniciativa ou a pedido do Director-Geral, ser objecto de inspecções administrativas e técnicas.
2. Estas inspecções serão efectuadas por agentes pertencentes às administrações das Partes Contratantes, com assistência externa se necessário. As missões de inspecção serão compostas por, pelo menos, duas pessoas de nacionalidade diferente. As missões de inspecção deveriam compreender, na medida do possível, uma pessoa que tenha já participado numa inspecção anterior.

#### Artigo 12°

O Conselho determina as línguas de trabalho da Agência.

#### Artigo 13°

A Agência procederá às publicações necessárias ao seu funcionamento.

#### Artigo 14°

Todas as propostas de modificação aos Estatutos, serão submetidas à aprovação da Assembleia Geral, em conformidade com as disposições da alínea d) do n° 1 do artigo 6° da Convenção.

**REGIÕES DE INFORMAÇÃO DE VOO**

## **Regiões de informação de voo**

### República Federal da Alemanha

Região Superior de Informação de Voo Berlim  
Região Superior de Informação de Voo Hanover  
Região Superior de Informação de Voo Reno  
Região de Informação de Voo Bremen  
Região de Informação de Voo Dusseldórfia  
Região de Informação de Voo Francoforte  
Região de Informação de Voo Munique  
Região de Informação de Voo Berlim

### República da Áustria

Região de Informação de Voo Viena

### Reino da Bélgica - Grão Ducado do Luxemburgo

Região Superior de Informação de Voo Bruxelas  
Região de Informação de Voo Bruxelas

### República da Bulgária

Região de Informação de Voo Sófia  
Região de Informação de Voo Varna  
República de Chipre  
Região de Informação de Voo Nicósia

### República da Croácia

Região de Informação de Voo Zagreb

### Reino da Dinamarca

Região de Informação de Voo Copenhaga

### Reino de Espanha

Região Superior de Informação de Voo Madrid  
Região de Informação de Voo Madrid  
Região Superior de Informação de Voo Barcelona  
Região de Informação de Voo Barcelona  
Região Superior de Informação de Voo Ilhas Canárias  
Região de Informação de Voo Ilhas Canárias

República Francesa - Principado do Mónaco (\*)

Região Superior de Informação de Voo França  
Região de Informação de Voo Paris  
Região de Informação de Voo Breste  
Região de Informação de Voo Bordéus  
Região de Informação de Voo Marselha (\*)  
Região de Informação de Voo Reims

Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte

Região Superior de Informação de Voo Scottish  
Região de Informação de Voo Scottish  
Região Superior de Informação de Voo Londres  
Região de Informação de Voo Londres

República Helénica

Região Superior de Informação de Voo Atenas  
Região de Informação de Voo Atenas

República da Hungria

Região de Informação de Voo Budapeste

Irlanda

Região Superior de Informação de Voo Shannon  
Região de Informação de Voo Shannon  
Região de transição oceânica de Shannon delimitada pelas coordenadas seguintes:  
51° Norte 15° Oeste, 51° Norte 8° Oeste, 48° 30 Norte 8° Oeste, 49° Norte 15° Oeste,  
51° Norte 15° Oeste ao nível de voo 55 e superior

República da Itália

Região Superior de Informação de Voo Milão  
Região Superior de Informação de Voo Roma  
Região Superior de Informação de Voo Brindisi  
Região de Informação de Voo Milão  
Região de Informação de Voo Roma  
Região de Informação de Voo Brindisi

República de Malta

Região de Informação de Voo Malta

Reino da Noruega

Região Superior de Informação de Voo Oslo  
Região Superior de Informação de Voo Stavanger  
Região Superior de Informação de Voo Trondheim  
Região Superior de Informação de Voo Bodø  
Região de Informação de Voo Oslo  
Região de Informação de Voo Stavanger  
Região de Informação de Voo Trondheim  
Região de Informação de Voo Bodø  
Região de Informação de Voo oceânica de Bodø

Reino dos Países Baixos

Região de Informação de Voo Amsterdão

República Portuguesa

Região Superior de Informação de Voo Lisboa  
Região de Informação de Voo Lisboa  
Região de Informação de Voo Santa Maria

Roménia

Região Superior de Informação de Voo Bucareste

República da Eslováquia

Região de Informação de Voo Bratislava

República da Eslovénia

Região de Informação de Voo Lubliana

Reino da Suécia

Região Superior de Informação de Voo Malmö  
Região Superior de Informação de Voo Estocolmo  
Região Superior de Informação de Voo Sundsvall  
Região de Informação de Voo Malmö  
Região de Informação de Voo Estocolmo  
Região de Informação de Voo Sundsvall

Confederação Suíça

Região Superior de Informação de Voo Suíça  
Região de Informação de Voo Suíça

República Checa

Região de Informação de Voo Praga

República da Turquia

Região de Informação de Voo Ancara  
Região de Informação de Voo Istanbul



ANEXO III

**DISPOSIÇÕES FISCAIS**

## Disposições fiscais

### Artigo 1º

1. Sem prejuízo das isenções previstas nos Artigos 22º e 23º da Convenção, sempre que a Organização, no exercício das suas actividades oficiais, proceda a aquisições importantes de bens ou utilize serviços de valor importante em relação aos quais tenham sido ou venham a ser pagos impostos, direitos ou taxas indirectas (incluindo os impostos, direitos ou taxas cobradas à importação diferentes das mencionadas no nº1 do Artigo 23º da Convenção), os Governos dos Estados-membros tomam, na medida do possível, as disposições adequadas para anular a incidência desses encargos, quer através do ajustamento das contribuições financeiras pagas à Organização quer através do reembolso à Organização do montante desses impostos, direitos ou taxas; estes podem igualmente ser objecto de isenção.
2. No que respeita aos pagamentos feitos pela Organização aos Estados-membros a título de investimentos realizados por esses Estados, e na medida em que as despesas correspondentes tenham de ser reembolsadas pela Organização, os referidos Estados deverão assegurar-se de que no extracto de conta que apresentarem à Organização não figuram os impostos, direitos ou taxas de que a Organização teria sido isentada, que lhe seriam reembolsados ou que constituiriam o objecto de um ajustamento das contribuições financeiras pagas à Organização, se a Organização tivesse procedido ela própria a esses investimentos.
3. As disposições do presente artigo não se aplicam aos impostos, direitos ou taxas cobradas a título de remuneração de serviços de utilidade pública.

### Artigo 2º

Os bens adquiridos pela Organização aos quais se aplica o disposto no nº1 do Artigo 1º, só podem ser vendidos ou cedidos de acordo com as condições fixadas pelos Governos dos Estados interessados.

### Artigo 3º

1. O Director-Geral da Agência e os membros do pessoal da Organização são submetidos a um imposto a favor da Organização, sobre os vencimentos e salários que lhes são pagos pela referida Organização, em conformidade com as regras e as condições definidas pela Assembleia Geral. Os vencimentos e salários são isentos do imposto nacional sobre o rendimento.

Os vencimentos e salários isentos do imposto nacional sobre o rendimento podem, no entanto, ser tidos em conta pelos Estados-membros aquando da determinação o montante do imposto aplicável aos outros rendimentos dos beneficiários dos vencimentos e salários.

2. O disposto no n° 1 não se aplica às pensões e anuidades pagas pela Organização.
3. Os nomes, títulos, moradas, remunerações e, se for caso disso, as pensões dos funcionários ou antigos funcionários aos quais são aplicadas as disposições dos n°s 1 e 2 do presente artigo, serão comunicados periodicamente aos Estados-membros.

#### Artigo 4°

Para fins de aplicação do presente Anexo, a Organização age em concertação com as autoridades responsáveis dos Estados-membros interessados.

#### Artigo 5°

1. O presente Anexo substitui o Protocolo Adicional à Convenção, assinado em Bruxelas, em 6 de Julho de 1970, tal como modificado pelo Protocolo assinado em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1978, por sua vez modificados pelo artigo XXXVIII do Protocolo assinado em Bruxelas, em 12 de Fevereiro de 1981 que emenda a Convenção.
2. Não obstante as disposições do n° 1 acima, as obrigações resultantes do Artigo 3° do Protocolo Adicional de 6 de Julho de 1970, continuam a produzir efeitos até ao apuramento completo dos créditos e obrigações.

**DISPOSIÇÕES RELATIVAS**  
**AO SISTEMA COMUM DE TAXAS DE ROTA**

## **Disposições relativas Ao sistema comum de taxas de rota**

### Artigo 1º

As Partes Contratantes acordam em continuar a gerir um sistema comum de estabelecimento, facturação e percepção de taxas de rota à razão de uma taxa única por voo e a utilizar para este efeito os serviços do EUROCONTROL.

### Artigo 2º

A Organização determina, factura e cobra as taxas de rota imputadas aos utentes dos serviços da navegação aérea de rota sob proposta das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota.

### Artigo 3º

Em matéria de taxas de rota, o Conselho constitui o órgão responsável pela determinação das modalidades de execução das decisões da Assembleia Geral tomadas no domínio das taxas de rota e pela supervisão das tarefas da Agência neste domínio.

O Conselho deverá, nomeadamente :

- (a) preparar as decisões a tomar pela Assembleia Geral no domínio das taxas de rota;
- (b) determinar a unidade de conta em que as taxas de rota são expressas;
- (c) determinar, em conformidade com as decisões tomadas em virtude do nº 2 do Artigo 6º da presente Convenção, as condições de aplicação do sistema, incluindo as condições de pagamento, assim como as taxas unitárias, as tarifas e o seu período de aplicação;
- (d) aprovar os relatórios relativos às actividades do EUROCONTROL em matéria de taxas de rota;
- (e) adoptar o Regulamento Financeiro aplicável ao Sistema de Taxas de Rota;
- (f) aprovar os anexos orçamentais relativos às actividades do EUROCONTROL em matéria de taxas de rota.

### Artigo 4º

As taxas de rota que figuram numa factura emitida pela Organização constituem uma taxa única devida por cada voo, que é um crédito único do EUROCONTROL pagável na sua Sede.

### Artigo 5º

1. A taxa é devida pela pessoa que explorava a aeronave no momento em que o voo se efectuou. A taxa estabelece um privilégio creditório sobre a aeronave relativamente à qual a taxa é devida, independentemente de quem a explora, se a legislação da Parte Contratante implicada assim o permitir.
2. Quando um indicativo OACI ou qualquer outro indicativo reconhecido fôr utilizado para identificar o voo, o EUROCONTROL pode considerar como o operador, o

organismo que explora a aeronave, ao qual o indicativo foi atribuído ou estiver em curso de atribuição no momento do voo, ou que é identificado no plano de voo depositado, ou que é identificado pela utilização do indicativo OACI ou de qualquer outro indicativo reconhecido nas comunicações com os serviços de controlo do tráfego aéreo, ou por qualquer outro meio.

3. No caso de a identidade do operador não ser conhecida, o proprietário da aeronave é considerado ser o operador até que prove que outra pessoa tinha essa qualidade.
4. O operador e o proprietário são solidariamente responsáveis pelo pagamento da taxa se o direito da Parte Contratante implicada assim o permitir.

#### Artigo 6º

1. Sempre que o montante devido não tiver sido pago, podem ser tomadas medidas de cobrança coerciva, incluindo, nomeadamente, a retenção ou a venda de aeronave, se a legislação da Parte Contratante onde a aeronave tiver aterrado, assim o permitir.
2. As medidas podem igualmente incluir, a pedido do EUROCONTROL, o reexame por uma Parte Contratante ou qualquer organismo competente, das autorizações administrativas ligadas à actividade de transporte aéreo ou à gestão do tráfego aéreo concedidas a um utente em dívida de pagamento da taxa, se a legislação correspondente assim o permitir.

#### Artigo 7º

1. O processo de cobrança coerciva do montante devido é desencadeado quer pelo EUROCONTROL, quer, a pedido do EUROCONTROL, por uma Parte Contratante ou por qualquer órgão devidamente autorizado por uma Parte Contratante.
2. A cobrança coerciva é prosseguida por via judiciária ou por via administrativa.
3. Cada Parte Contratante dará conhecimento ao EUROCONTROL dos procedimentos aplicáveis nesse Estado bem como das jurisdições ou autoridades administrativas competentes.

#### Artigo 8º

O processo de cobrança coerciva é interposto no território da Parte Contratante :

- (a) onde o devedor tiver o seu domicílio ou sede;
- (b) onde o devedor tiver um estabelecimento comercial se o seu domicílio ou sede não se situarem no território de uma Parte Contratante;
- (c) onde o devedor possuir bens, na impossibilidade de aplicação das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) e (b) acima;
- (d) onde o EUROCONTROL tiver a Sede, na impossibilidade de aplicação das regras de competência enunciadas nas alíneas (a) a (c) acima;

#### Artigo 9º

1. As disposições dos Artigos 5º, 6º, 7º e 8º não excluem que qualquer Parte Contratante, ou qualquer órgão autorizado por uma Parte Contratante, agindo a pedido do EUROCONTROL, possa proceder à cobrança do montante devido

através da retenção ou venda forçada de aeronaves, em conformidade com o processo administrativo ou judiciário da Parte Contratante implicada.

2. O poder de retenção ou venda forçada estende-se aos equipamentos, peças sobresselentes, carburante, materiais e documentos pertencentes à aeronave retida ou vendida.
3. A validade e o efeito da retenção e da venda forçada são determinados pela legislação da Parte Contratante onde a retenção foi efectuada.

#### Artigo 10º

O EUROCONTROL tem capacidade para intentar acções junto das jurisdições e das autoridades administrativas competentes dos Estados que não sejam partes na presente Convenção.

#### Artigo 11º

São reconhecidas e executadas nas outras Partes Contratantes, as decisões seguintes tomadas numa Parte Contratante :

- (a) as decisões judiciais definitivas;
- (b) as decisões administrativas que tenham sido susceptíveis de recurso judicial, mas já não o são, quer porque a instância judicial não admitiu o recurso através de uma decisão definitiva, quer porque o requerente desistiu, quer por expiração do prazo de recurso.

#### Artigo 12º

As decisões mencionadas no Artigo 11º não são reconhecidas nem executadas nos seguintes casos :

- (a) se a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante de origem não era competente nos termos do Artigo 8º;
- (b) se a decisão for contrária à ordem pública da Parte Contratante requerida;
- (c) se o devedor não tiver sido avisado da decisão administrativa ou da introdução da acção judicial em tempo útil para se defender ou exercer o direito de recurso;
- (d) se uma instância relativa às mesmas taxas de rota, introduzida em primeiro lugar, estiver pendente num tribunal ou autoridade administrativa da Parte Contratante requerida;
- (e) se a decisão for inconciliável com uma decisão relativa às mesmas taxas de rota e tomada na Parte Contratante requerida;
- (f) se, para tomar a sua decisão, a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante de origem tiver, no tratamento de uma questão relativa ao estado ou à capacidade das pessoas físicas, aos regimes matrimoniais, aos testamentos e às sucessões, esquecido uma regra de direito internacional privado da Parte Contratante requerida, a menos que a sua decisão só chegasse ao mesmo resultado se tivessem sido aplicadas as regras de direito internacional privado desta Parte Contratante.

### Artigo 13°

As decisões mencionadas no Artigo 11° que tiverem força executória na Parte Contratante de origem são executadas de acordo com a legislação em vigor na Parte Contratante requerida. Sempre que necessário, a decisão será revestida da fórmula executória mediante simples requerimento por uma instância judicial ou uma autoridade administrativa da Parte Contratante requerida.

### Artigo 14°

1. O requerimento é acompanhado :
  - (a) de uma certidão da decisão;
  - (b) no caso da sentença judicial proferida por falta de contestação, do original ou de uma cópia autenticada de um documento onde conste que o devedor recebeu, em tempo útil, aviso ou notificação do acto introdutório da instância;
  - (c) no caso de uma decisão administrativa, de um documento que prove que as exigências previstas no Artigo 11° foram satisfeitas;
  - (d) de qualquer documento que prove que a decisão é executória na Parte Contratante de origem e que o devedor recebeu, em tempo útil, um aviso de decisão.
2. Uma tradução devidamente autenticada dos documentos será fornecida se a instância judicial ou a autoridade administrativa da Parte Contratante requerida o exigir. Não é requerida qualquer legalização ou formalidade análoga.

### Artigo 15°

1. O requerimento só pode ser rejeitado por um dos motivos previstos no Artigo 12°. Em nenhum caso a decisão poderá ser objecto de revisão quanto ao fundo na Parte Contratante requerida.
2. O processo relativo ao reconhecimento e à execução da decisão é regulado pela lei da Parte Contratante requerida na medida em que a presente Convenção nada estabeleça em contrário.

### Artigo 16°

O montante cobrado pelo EUROCONTROL será enviado às Partes Contratantes nas condições estabelecidas por decisão do Conselho.



#### Artigo 17º

Sempre que uma Parte Contratante tenha cobrado um crédito, o montante efectivamente cobrado é remetido imediatamente ao EUROCONTROL que aplicará o procedimento previsto no Artigo 16º. As despesas de cobrança incorridas por essa Parte Contratante constituem encargo do EUROCONTROL.

#### Artigo 18º

As autoridades competentes das Partes Contratantes cooperam com o EUROCONTROL no estabelecimento e percepção das taxas de rota.

#### Artigo 19º

Se o Conselho decidir por unanimidade abandonar a cobrança de uma taxa, as Partes Contratantes interessadas podem tomar todas as medidas que julgarem adequadas. Nesse caso, as disposições da presente Convenção relativas à cobrança coerciva, ao reconhecimento e à execução das decisões deixam de ser aplicáveis.

**PROTOCOLO ADICIONAL**

referente à substituição do  
Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981  
pelas disposições pertinentes da versão consolidada do texto da Convenção Internacional  
de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL"  
emendada em Bruxelas em 1997, incluindo o seu Anexo IV

---

## PROTOCOLO ADICIONAL

referente à substituição do  
Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981  
pelas disposições pertinentes da versão consolidada do texto da Convenção Internacional  
de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL”  
emendada em Bruxelas em 1997, incluindo o seu Anexo IV

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,  
A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,  
O REINO DA BÉLGICA,  
A REPÚBLICA DA BULGÁRIA,  
A REPÚBLICA DE CHIPRE,  
A REPÚBLICA DA CROÁCIA,  
O REINO DA DINAMARCA,  
O REINO DE ESPANHA,  
A REPÚBLICA FRANCESA,  
O REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO NORTE,  
A REPÚBLICA HELÉNICA,  
A REPÚBLICA DA HUNGRIA,  
A IRLANDA,  
A REPÚBLICA ITALIANA,  
O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,  
A REPÚBLICA DE MALTA,  
O PRINCIPADO DO MÓNACO,  
O REINO DA NORUEGA,  
O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,  
A REPÚBLICA PORTUGUESA,  
A ROMÉLIA,  
A REPÚBLICA DA ESLOVÁQUIA,  
A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,  
O REINO DA SUÉCIA,  
A CONFEDERAÇÃO SUÍÇA  
A REPÚBLICA CHECA,  
A REPÚBLICA DA TURQUIA,

A seguir denominadas “as Partes Contratantes Nacionais”,

A ORGANIZAÇÃO EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA,

A seguir denominada “EUROCONTROL”,

*Tendo em conta* a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea EUROCONTROL emendada em Bruxelas em 1981, e nomeadamente o nº 3 do artigo 6º, o nº 2 do artigo 7º, os seus artigos 11º e 12º;

*Tendo em conta* a Medida N° 85/43 tomada pela Comissão Permanente do EUROCONTROL relativa à conclusão do presente Protocolo Adicional;

*Considerando* que as Partes Contratantes Nacionais assinam nesta data um Protocolo que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL” de 13 de Dezembro de 1960 na sequência das diversas modificações introduzidas (a seguir denominado “o Protocolo”);

*Considerando* que o EUROCONTROL é, com as Partes Contratantes Nacionais, Parte no Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 (a seguir denominado “o Acordo Multilateral”);

*Considerando*, no entanto, que o Protocolo só é aberto à assinatura das Partes Contratantes Nacionais e dos outros Estados convidados a participar na Conferência Diplomática durante a qual foi adoptado e de qualquer Estado autorizado a assiná-lo pela Comissão Permanente do EUROCONTROL;

*Considerando* que, em conformidade com o Artigo IV do Protocolo, a partir da entrada em vigor deste último, o Acordo Multilateral é revogado e substituído pelas disposições pertinentes da versão consolidada do texto da Convenção anexo ao Protocolo, incluindo o seu Anexo IV;

*Considerando* que uma tal substituição só é possível mediante consentimento de todas as Partes;

*Acordaram nas disposições seguintes:*

#### Artigo 1°

A partir da entrada em vigor do Protocolo de 27 de Junho de 1997 que consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea “EUROCONTROL” de 13 de Dezembro de 1960 na sequência das diversas modificações introduzidas, o Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota de 12 de Fevereiro de 1981 é revogado.

#### Artigo 2°

O Governo do Reino da Bélgica registará o presente Protocolo Adicional junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, em conformidade com o disposto no Artigo 102° da Carta das Nações Unidas e junto do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, em conformidade com o Artigo 83° da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários abaixo assinados, após terem apresentado os seus plenos poderes que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo Adicional.

FEITO em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, nas línguas alemã, inglesa, búlgara, croata, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, húngara, italiana, neerlandesa, norueguesa, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena, sueca, checa e turca, em exemplar único que ficará depositado nos arquivos do Governo do Reino da Bélgica que dele enviará cópia autêntica aos Governos dos outros Estados signatários. O texto em língua francesa fará fé em caso de divergência entre os textos.

Pela República da Alemanha,

Pela República da Áustria,

Pelo Reino da Bélgica,

Pela República da Bulgária,

Pela República de Chipre,

Pela República da Croácia,

Pelo Reino da Dinamarca,

Pelo Reino de Espanha,

Pela República Francesa,

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte,

Pela República Helénica,

Pela República da Hungria,

Pela Irlanda,

Pela República Italiana,

Pelo Grão Ducado do Luxemburgo,

Pela República de Malta,

Pelo Principado do Mónaco,

Pelo Reino da Noruega,

Pelo Reino dos Países Baixos,

Pela República Portuguesa,

Pela Roménia,

Pela República da Eslováquia,

Pela República da Eslovénia,

Pelo Reino da Suécia,

Pela Confederação Suíça,

Pela República Checa,

Pela República da Turquia,

Por EUROCONTROL,