

82.002

**Message  
concernant l'accord multilatéral relatif  
aux redevances de route**

du 20 janvier 1982

---

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant l'accord multilatéral relatif aux redevances de route, et vous proposons de l'approuver.

Nous vous prions d'agréer, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

20 janvier 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger

Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## **Vue d'ensemble**

*L'organisation européenne Eurocontrol a été fondée le 1<sup>er</sup> mars 1963, en vertu de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960. En plus de ses autres tâches, cette organisation exploite depuis 1971 un système de perception et de recouvrement des redevances de navigation aérienne de route, qui fonctionne parfaitement. Font partie de ce système, outre les sept Etats membres d'Eurocontrol, quatre autres pays européens, dont la Suisse. L'«Accord provisoire» entre le Conseil fédéral et Eurocontrol, conclu le 9 août 1971 (RO 1971 1531), a permis à la Suisse, sans qu'elle devienne Etat membre de la Convention, de faire percevoir et recouvrer en son nom les redevances de route.*

*La convention de 1960 – qui viendra à échéance le 28 février 1983 – ayant donné toute satisfaction dans divers domaines, les Etats membres d'Eurocontrol ont estimé judicieux de poursuivre la coopération actuelle et de passer une nouvelle convention. En même temps, un accord multilatéral relatif aux redevances de navigation aérienne de route fut adopté. Les Etats qui ne sont pas membres de la convention peuvent également y participer. L'adhésion de la Suisse à cet accord multilatéral, que nous vous proposons par le présent message, remplacera l'«Accord provisoire» du 9 août 1971 et améliorera considérablement la situation juridique de notre pays dans le cadre du système de redevances. L'accord multilatéral a été signé le 12 février 1981, sous réserve de ratification. On peut estimer à 100 millions de francs le montant annuel que rapporteront à la Suisse les redevances de route dans les années suivant l'entrée en vigueur de l'accord. Cette somme servira à compenser les coûts que la sécurité aérienne de route occasionne dans notre pays.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Situation initiale

#### 111 Convention internationale de 1960 sur la coopération pour la sécurité de la navigation aérienne

##### 111.1

L'essor de l'aviation civile depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale a posé des exigences techniques toujours plus poussées aux installations et services de sécurité aérienne. Des problèmes particuliers sont survenus lors de la venue rapide des avions à réaction de transport civils, qui non seulement volaient beaucoup plus vite que les avions à hélices ou à turbopropulseurs, mais encore devaient utiliser – pour des raisons techniques – l'espace aérien dit «supérieur» (espace aérien au-dessus de 7600 m), réservé jusqu'ici à l'aviation militaire. C'est notamment en Europe, fortement structurée sur le plan politique, que s'est fait désagréablement sentir la juxtaposition de nombreux services nationaux de sécurité aérienne, lesquels répondaient encore aux exigences antérieures. Cet état de choses a amené, en 1960, un groupe d'Etats européens à adapter leurs systèmes de sécurité aérienne aux nouvelles exigences, dans le cadre d'une organisation internationale. Le 13 décembre 1960, six Etats – à savoir la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne – signèrent la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne. L'Irlande y adhéra également un peu plus tard. L'objectif principal des Etats membres était d'assurer en commun la sécurité aérienne de route dans l'«espace aérien supérieur». Les vitesses fortement accrues des avions à réaction à haute altitude firent apparaître, à l'époque, le contrôle de ce trafic comme économique sur le plan du travail et des frais. Outre deux services au siège principal de l'organisation, chargés de concevoir des nouveautés opérationnelles dans le secteur de la sécurité aérienne et de donner des conseils techniques aux Etats membres, on avait prévu un centre expérimental à Brétigny près de Paris, un centre de formation pour le personnel de la sécurité aérienne à Luxembourg et un centre de contrôle à Maastricht.

L'exécution technique de ces tâches fut confiée à une agence nouvellement créée, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol, dont le siège est à Bruxelles; celle-ci commença son activité le 1<sup>er</sup> mars 1963. Eurocontrol est une corporation internationale dotée de sa propre personnalité juridique.

##### 111.2

Lors de la création d'Eurocontrol, les autres Etats européens à fort trafic aérien – tels que l'Italie, l'Autriche, l'Espagne, le Portugal, la Suisse et les pays scandinaves – se sont demandé de quelle manière ils pourraient collaborer avec

cette organisation qui comprenait une grande partie de l'Europe et s'il était souhaitable pour eux d'y adhérer. Ces considérations étaient particulièrement valables pour la Suisse, entourée en grande partie d'Etats membres d'Eurocontrol. Voulant dès le début réunir le plus grand nombre possible d'Etats européens, celle-ci invita également la Suisse à se joindre à elle. Mais notre pays préféra conclure uniquement un accord sur l'échange d'informations relatives au contrôle du trafic aérien et prendre avec Eurocontrol les mesures prévues à cet effet; l'accord fut signé le 20 mai 1965. Cette attitude fut dictée en tout premier lieu par l'évolution – qui se dessinait déjà à cette époque-là – du contrôle du trafic dans l'«espace aérien supérieur». Bien que Eurocontrol assume depuis le 1<sup>er</sup> mars 1964 la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne dans cet espace des Etats membres, le travail de sécurité aérienne proprement dit continue d'être effectué, à l'exception de l'activité du centre de contrôle de Maastricht, par les organes nationaux. De plus, en cas d'adhésion, la Suisse aurait dû contribuer aux frais de l'organisation, ce qui représentait à l'époque un montant d'environ un million de francs par année. Se fondant sur une expertise de la Commission fédérale de la sécurité aérienne, on estima que les dépenses ne seraient pas en rapport avec les avantages attendus. L'évolution récente de l'organisation, qui a échoué dans la réalisation de son objectif principal – la prise en charge du contrôle de l'«espace aérien supérieur» – confirme le bien-fondé de la réserve dont a fait preuve la Suisse quant à son éventuelle adhésion.

D'autres Etats ont conclu des accords analogues avec Eurocontrol: l'Italie, le Portugal, l'Autriche, les pays scandinaves et les Etats-Unis.

## **112 Accord provisoire de 1971 entre le Conseil fédéral suisse et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol relatif à la perception de redevances de route**

### **112.1**

La mise à disposition de services de navigation aérienne pour le trafic de route est considérée par les Etats comme une tâche de souveraineté relevant de leur compétence. Ceux-ci sont tenus d'assurer la sécurité de la circulation aérienne au-dessus de leur territoire et dans l'espace aérien qui leur a été confié par des conventions internationales. Ces services ont d'abord été gratuits pour les usagers. Cet état de choses s'est prolongé pendant plus de deux décennies après la fin de la guerre. Le contrôle de la circulation aérienne fournissait aux compagnies aériennes une aide précieuse leur permettant d'effectuer leurs vols dans les meilleures conditions possible de régularité et de sécurité. L'aviation civile se transformant de plus en plus en un moyen de transport de masse, les avantages économiques que procurent ces services devinrent toujours plus évidents. De plus, ceux-ci s'étaient transformés en systèmes de circulation aérienne extrêmement onéreux dont on pouvait de moins en moins faire supporter le coût à la collectivité. On s'empessa dès lors de demander que les finances publiques soient déchargées par le biais de redevances en application du principe «utilisateur-payeur». L'Organisation de l'aviation civile interna-

tionale (OACI) a examiné le prélèvement de redevances de route et élaboré en 1967 des recommandations en la matière à l'intention de ses Etats membres. Par la suite, de telles redevances ont été perçues de plus en plus dans toutes les parties du monde, notamment dans les pays en développement.

## 112.2

L'article 20 de la convention internationale du 13 décembre 1960 prévoit la possibilité de percevoir des redevances des usagers pour les services qui sont fournis. En 1969, les Etats membres décidèrent de faire usage de cette clause et créèrent un Service central de redevances incorporé à l'organisation. Sa tâche consiste à calculer et à percevoir, pour le compte des Etats membres de l'organisation et des Etats tiers associés au système, des redevances de route pour la rémunération des services fournis dans leurs espaces aériens inférieur et supérieur, et d'autre part à reverser ces recettes aux Etats qui continuent d'assurer les services proprement dits. Les services de route n'étant pas assurés uniquement dans l'«espace aérien supérieur», l'organisation Eurocontrol a été autorisée à percevoir des redevances également pour l'«espace aérien inférieur» (au-dessous de 7600 m). En raison de la complexité du système, sa structure a nécessité plusieurs années de préparation. On a ainsi donné suite aux recommandations de l'OACI, qui estimait rentable et judicieux sur le plan administratif d'appliquer un système de calcul unique pour l'ensemble de la région. En conséquence, la redevance est calculée pour chaque vol selon une formule commune et une seule facture est envoyée à l'exploitant de l'aéronef, quel que soit le nombre d'espaces aériens nationaux qu'il ait traversés pendant son vol dans la région du système de redevances d'Eurocontrol.

## 112.3

Conformément aux recommandations de l'OACI, les Etats membres d'Eurocontrol ont offert aux autres Etats de la région OACI Europe – Méditerranée de coopérer au système de redevances. La Suisse désirait depuis longtemps se rattacher à un système assez étendu et viable. La perception d'une redevance par elle seule eût constitué une entreprise difficile et coûteuse dont l'efficacité aurait été fortement réduite, la plupart des usagers traversant notre espace aérien sans y atterrir.

## 112.4

Le 9 août 1971 a été signé l'Accord provisoire entre le Conseil fédéral et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol relatif à la perception de redevances de route (RO 1971 1531). Aux termes de cet accord, le Conseil fédéral charge Eurocontrol de percevoir les redevances dues, en vertu des dispositions en vigueur, pour l'usage des installations et services de navigation aérienne de route dans l'espace aérien relevant de la compétence de la Suisse. Ainsi, notre pays participe au système de redevances

depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1971, date du début de l'exploitation. Le montant des redevances perçues par l'organisation pour l'usage des services fournis dans l'espace aérien relevant de la compétence de la Suisse est actuellement versé tous les 14 jours à l'Office fédéral de l'aviation civile, déduction faite des frais de perception de l'organisation.

La région d'information de vol de Genève dépassant dans une large mesure la frontière nationale et comprenant le territoire français voisin, la Suisse a conclu avec la France un accord administratif permettant d'inclure, dans l'assiette française de perception des frais, la part des frais de services de route qui tombe sous le contrôle du territoire de la France. Celle-ci rembourse à la Suisse les montants perçus.

Le fait de participer au système impliquait pour la Suisse qu'elle acceptât les conditions d'application valables pour les Etats membres d'Eurocontrol quant aux redevances, aux conditions de paiement et aux tarifs. Les principes réglant l'exploitation du système figurent dans le «Règlement du Conseil fédéral du 17 octobre 1973 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route» (RS 748.112.12).

L'«Accord provisoire» a été conclu pour une période indéterminée et le délai de dénonciation fixé à deux ans.

Simultanément à l'entrée en vigueur du système de redevances, l'Autriche et le Portugal signaient des accords identiques avec l'organisation, suivis l'année d'après par l'Espagne.

## 112.5

Depuis sa mise en œuvre, il y a dix ans, le système de redevances a parfaitement fonctionné. Aussi de nombreux autres Etats l'ont-ils adopté, tout au moins dans ses grandes lignes. Le Service central de redevances, lui également, a travaillé avec succès; c'est ainsi que les redevances mises en compte sont encaissées régulièrement à plus de nonante-neuf pour cent, un résultat qui n'eût guère été atteint sans un système régional.

Afin de ménager les usagers du système, on a fixé le taux initial de recouvrement des dépenses à quinze pour cent, pour l'augmenter ensuite progressivement et parvenir en une dizaine d'années à un taux de cent pour cent; celui-ci est appliqué depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1981.

## 113 Accord multilatéral relatif aux redevances de route

### 113.1

L'expiration de la convention du 13 décembre 1960, dont la durée était limitée à vingt ans (depuis l'entrée en fonction de l'organisation Eurocontrol le 1<sup>er</sup> mars 1963), constitue la raison directe d'une nouvelle réglementation de la base juridique du système de redevances de route. En plus de son renouvellement pour une période de vingt ans, les Etats membres ont procédé à différentes modifications qui n'ont d'importance que pour eux-mêmes. Le

12 février 1981 a été signé l'acte final de la conférence diplomatique sur le protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne. L'amendement de la convention a été une occasion bienvenue de permettre à tous les Etats faisant partie du système, ainsi qu'à la Suisse, l'Autriche, le Portugal et l'Espagne, de devenir, grâce à un nouvel accord multilatéral, des partenaires ayant en principe les mêmes droits et les mêmes obligations. Celui-ci a été signé le 12 février 1981 à Bruxelles par tous les Etats faisant déjà partie du système. Il remplacera l'accord bilatéral conclu le 9 août 1971 entre la Suisse et Eurocontrol.

## **113.2**

L'accord du 12 février 1981 est un traité multilatéral. Il diffère essentiellement de l'«Accord provisoire» de 1971 quant au fond, en ce sens que l'organisation Eurocontrol, pour la Suisse, ne constitue plus seulement un simple organe de perception et d'encaissement, mais qu'elle devient une personnalité juridique directement responsable de l'ensemble des créances de redevances mises en compte pour chaque vol. Jusqu'à présent, les factures de redevances que Eurocontrol présentaient aux usagers, se composaient des montants partiels des Etats ayants droit; désormais, il s'agit d'une redevance uniforme, à caractère de droit public, fixée et perçue en vertu d'un accord international.

Il est arrivé jadis, dans certains cas, que des redevances dues n'aient pas été réglées. C'est pourquoi le nouvel accord contient notamment la base juridique permettant, le cas échéant, le recouvrement forcé – dans les Etats contractants – des redevances de route dues.

Pour des raisons administratives, mais aussi dans le désir d'intensifier la coopération de tous les Etats faisant partie du système, il existait un intérêt justifié à concentrer sur un seul organe non seulement l'établissement des factures, mais encore la poursuite d'éventuels débiteurs retardataires. L'accord lui-même ne précise pas si la redevance représente tout simplement la somme de divers montants partiels nationaux ou une redevance internationale. L'article 8 est formulé en fonction de ce problème particulier.

## **2           Partie spéciale**

### **21           Commentaire sur les dispositions les plus importantes de l'accord multilatéral**

#### **211          Organes et tâches principales**

##### **211.1**

L'article premier de l'accord prévoit que les Etats contractants adoptent une politique commune pour ce qui est des redevances à percevoir au titre des installations et services de navigation aérienne de route dans les régions d'information de vol relevant de leur compétence; celles-ci, classées par région, figurent dans l'annexe 1.

Cet article désigne en outre les organes compétents pour le système de redevances: les deux organes supérieurs d'Eurocontrol, la «commission permanente» sur le plan ministériel et le «comité de gestion» sur le plan administratif, sont élargis aux représentants des Etats contractants et dénommés «commission permanente élargie» (commission élargie) et «comité de gestion élargi» (comité élargi). Dans la commission élargie et dans le comité élargi, chaque Etat contractant dispose d'une voix.

### **211.2**

Les obligations et les attributions de la commission élargie, spécifiées à l'article 3, sont extrêmement vastes. Pour pouvoir remplir la mission définie au paragraphe 1 dudit article, cette commission est chargée des différentes tâches énumérées au paragraphe 2. Il s'agit des attributions suivantes: principes régissant la perception des redevances, dépenses des Etats à insérer dans l'assiette des frais, exonération des redevances pour certaines catégories de vols, formules de calcul des redevances, unité de compte du système, taux de recouvrement, règlement financier applicable au système, attribution de tâches au comité élargi. Celui-ci révisera et publiera périodiquement ses décisions, qui constituent un droit directement applicable pour la Suisse. Dans la mesure où cela est nécessaire, le Conseil fédéral édictera des dispositions d'exécution par la voie d'ordonnances; c'est ainsi que le législateur avait déjà procédé sur la base de l'accord provisoire du 9 août 1971.

### **211.3**

Le comité élargi constitue l'organe administratif proprement dit et exerce la surveillance sur le Service central de redevances de route d'Eurocontrol, auquel est confiée l'application du système. Il veille notamment à l'exécution des décisions prises par la commission élargie et lui soumet des recommandations à cet effet. Chaque Etat dispose d'un siège tant à la commission élargie qu'au comité élargi.

### **211.4**

Selon l'article 6, paragraphe 1, lettre a, toutes les décisions concernant le système de redevances, prévues à l'article 3, paragraphe 2, lettres a à f et h, doivent en principe être prises à l'unanimité des Etats contractants. A défaut de décision unanime, la majorité des deux tiers des suffrages exprimés est suffisante. La disposition suivante est très significative: chaque Etat contractant qui ne peut, pour des raisons impératives d'intérêt national, exécuter une décision prise à la majorité, ne doit pas l'appliquer tant que la situation d'exception persiste. Cet Etat devra présenter à la commission élargie une déclaration motivée. Cette possibilité est d'une grande importance pour la Suisse, car notre pays, par suite de sa position économique parfois divergente de celle des Etats de la Communauté européenne, pourrait tomber dans un

isolement et ne serait en mesure d'appliquer certaines décisions prises à la majorité qu'en consentant à certains inconvénients. Tel pourrait être le résultat du rapport entre le franc suisse et le dollar américain comme unité de paiement du système. Ainsi, depuis 1975, les pertes successives dues au change – qui ont atteint en 1979 pour notre pays une somme de dix-sept millions de francs – ont pu être intégrées, à l'instigation de la Suisse, dans l'assiette des frais de la période de perception suivante.

## 211.5

Les dispositions de l'article 6, paragraphe 1, lettres b et c, prévoient une réglementation spéciale pour les décisions énoncées à l'article 3, paragraphe 2, lettres i, j et g. Ces dispositions exceptionnelles se réfèrent, d'une part, aux accords conclus entre Eurocontrol et d'autres Etats dans le domaine des redevances de navigation aérienne, en dehors cependant de l'accord multilatéral (let. i), d'autre part à l'approbation de la partie budgétaire relative aux activités d'Eurocontrol en matière de redevances de route (let. j). Pour les décisions prises dans ces deux domaines, une majorité des deux tiers des suffrages exprimés est nécessaire, au lieu de l'unanimité, sous réserve que ces suffrages comprennent la majorité pondérée des Etats membres d'Eurocontrol, telle qu'elle ressort des dispositions figurant à l'annexe 2 de l'accord. Ces deux réserves expriment la volonté des Etats membres de conserver à l'organisation son indépendance dans les domaines qui ne touchent par les intérêts des Etats non-membres; en outre, les Etats membres font valoir que le budget du système de redevances ne peut être adopté comme partie du budget de l'organisation que par eux-mêmes et que leur responsabilité dans le domaine du personnel est plus grande – par suite de leur appartenance obligatoire depuis vingt ans au système de redevances (conformément à la durée de validité de l'accord) – que celle des Etats non-membres; ceux-ci ont un délai de dénonciation de cinq ans. Ces dispositions exceptionnelles n'impliquent pas de restriction notable des droits des Etats non-membres; ces craintes sont d'autant moins justifiées que la structure et l'étendue du Service central de redevances d'Eurocontrol sont discutées et fixées par tous les Etats qui participent au système. Pour ce qui est des décisions mentionnées à l'article 3, paragraphe 2, lettre g, elles sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés, mesure qui ne devrait guère avoir d'importance pratique.

## 212 Perception et recouvrement des redevances

Selon l'article 8 de l'accord, Eurocontrol établit les redevances que doivent acquitter les usagers des installations et services de navigation aérienne de route mis à disposition dans le domaine de compétence des Etats contractants. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu; au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire est réputé être l'exploitant (art. 9 et 10).

En ce qui concerne le recouvrement forcé, l'accord prévoit deux possibilités différentes: le recouvrement est poursuivi soit par voie administrative, soit par voie judiciaire (art. 12). La voie à utiliser dépend, d'une part, de l'état de la procédure, d'autre part du droit interne de l'Etat dans lequel le recouvrement est engagé. Lorsque la procédure a lieu en Suisse, c'est la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) qui est applicable.

L'Office fédéral de l'aviation civile – en qualité d'autorité compétente au sens de l'article 22 – intervient à la requête d'Eurocontrol et prononce contre le débiteur une décision au sens de l'article 5 PA, contre laquelle un recours de droit administratif peut être porté en dernière instance devant le Tribunal fédéral (ATF 103 Ib 316 ss).

Parmi les membres d'Eurocontrol, il existe cependant des Etats dans lesquels les redevances litigieuses doivent être poursuivies par la voie judiciaire ordinaire. Cela signifie que cette organisation elle-même ou un Etat contractant est fondé à introduire une action en justice. Eurocontrol a en outre la possibilité d'engager la procédure de recouvrement forcé devant les juridictions et les autorités administratives compétentes d'un Etat qui n'est pas partie à l'accord (art. 14).

Quelle que soit la procédure à engager d'après le droit interne – voie judiciaire ordinaire ou voie administrative – la redevance due doit être poursuivie en premier lieu dans l'Etat contractant où le débiteur a son domicile ou son siège. Si ceux-ci ne sont pas situés dans un Etat contractant, le débiteur doit être poursuivi à l'endroit où il possède un établissement commercial. Si ce dernier fait également défaut dans un Etat contractant, on intente l'action contre le débiteur là où il possède des avoirs. Cette disposition tient compte en particulier de la garantie du for suisse, conformément à l'article 59 de la constitution (art. 13).

Il se pourrait aussi que le débiteur soit poursuivi à l'étranger à l'un des fors prévus à l'article 13, mais qu'il ait là-bas trop peu de ressources pour pouvoir couvrir la créance dans sa totalité. En pareil cas, la décision juridictionnelle ou la décision administrative prise dans un Etat contractant peut être reconnue et exécutée dans les autres Etats contractants, à condition qu'il s'agisse d'une décision juridictionnelle définitive ou d'une décision administrative qui ne puisse plus faire l'objet d'un recours juridictionnel (art. 15). Un Etat contractant ne peut s'opposer à la reconnaissance ou à l'exécution d'une décision que s'il fait valoir l'une des exceptions prévues à l'article 16, lettres a à f. Il s'agit notamment des cas suivants: incompétence de l'autorité de décision (art. 13), violation de l'ordre public, procédure inéquitable (pas de citation réglementaire et envoyée à temps, aucun moyen de défense, pas de possibilité de recours), litispendance, affaires déjà jugées (*res judicata*). Selon la lettre f, en outre, les décisions ne sont pas reconnues ni exécutées si, dans l'Etat de jugement, la règle de droit appliquée est autre que celle qui est considérée comme déterminante d'après le droit international privé de l'Etat d'exécution requis en ce qui concerne la représentation légale ainsi que l'état ou la capacité des personnes physiques, les régimes matrimoniaux, les testaments et succes-

sions. Cette disposition n'est pas conforme à la coutume suisse. Elle a été adoptée avant tout à la requête de certains Etats de la Communauté européenne et s'appuie étroitement sur l'article 27, chiffre 4, de la Convention CEE du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Lorsqu'une décision étrangère doit être reconnue au sens des articles 15 ou 16, l'exécution en est régie par le droit interne (art. 17). Selon l'article 18, la requête exécutoire doit être accompagnée d'une expédition de la décision; dans le cas d'une procédure par contumace, d'une confirmation officielle établissant que le débiteur a reçu en temps utile la notification de l'acte d'instance; dans le cas d'une procédure administrative, d'une pièce justificative attestant que la décision est passée en force de chose jugée. En outre, la décision doit être munie de la clause exécutoire. Dans tous les cas, l'Etat requis peut exiger une traduction dûment certifiée des documents.

## 213 Dispositions finales

Selon l'article 24, les dispositions de l'accord ne peuvent porter atteinte, en cas de crise ou de guerre, à la liberté d'action des Etats contractants. L'article 25 règle l'arbitrage en cas de différends soit entre les Etats contractants eux-mêmes, soit entre ceux-ci et Eurocontrol. L'accord multilatéral du 8 septembre 1970 relatif à la perception des redevances de route, dont fait mention l'article 26, est un accord conclu entre les Etats membres; il autorise Eurocontrol à exercer cette activité, dans le cadre du système de redevances, également pour l'espace aérien inférieur (au-dessous de 7600 m). Pour les Etats non-membres qui participent au système, cette disposition est sans effet. L'article 27 accorde le droit de signature à tout Etat qui participe déjà au système. Par ailleurs, cet article comprend des dispositions relatives au dépôt des instruments de ratification et à la date d'entrée en vigueur de l'accord. Il spécifie en outre que Eurocontrol est également partie à l'accord.

L'article 28 dispose que l'Etat qui adhère à l'accord multilatéral, mais pas à la Convention internationale, a besoin de l'approbation unanime de la commission élargie. Les Etats européens qui adhèrent à la Convention amendée internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), du 12 février 1981, font partie automatiquement de l'accord multilatéral. Ainsi, les Etats membres d'Eurocontrol se réservent le droit d'admettre dans l'organisation un nouvel Etat membre.

Enfin, l'article 29 stipule que les Etats parties à la convention amendée Eurocontrol sont liés à l'accord aussi longtemps que celles-ci – dont la durée de validité est limitée à vingt ans (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1983) – est en vigueur. Les Etats qui ne sont pas parties à ladite convention sont liés pour une durée de cinq ans. Cette dernière est prolongée par périodes de cinq ans, à moins que l'Etat concerné n'ait notifié au Gouvernement belge, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à sa participation à l'accord.

## 22 Description du système de redevances de route

### 221 Définition

Le système de redevances de route d'Eurocontrol peut être considéré comme un «système régional harmonisé», qui comprend une seule redevance facturée pour toute la région, quel que soit le nombre d'Etats survolés. Elle est calculée par Etat pour aboutir à une redevance globale due pour un vol donné. La formule de calcul est identique pour tous les pays membres du système, et les éléments des dépenses servant à établir l'assiette des redevances font l'objet d'une harmonisation préalable. Les modalités d'application peuvent être réexaminées à l'expiration de chaque période d'une année commençant le 1<sup>er</sup> avril. Depuis l'élaboration du système et sa mise en œuvre en 1971, l'OACI a tenu au début de 1973 une réunion mondiale sur les redevances de route. Le système d'Eurocontrol correspond aux conclusions et aux recommandations qui ont été prises à l'époque, et à celles de la conférence de l'OACI, tenue au printemps de 1981.

### 222 Calcul des redevances

Sans trop entrer dans les détails, la redevance est calculée selon la formule fondamentale suivante:

$$r = t \times N$$

Dans cette formule,  $r$  signifie la redevance,  $t$  le taux unitaire de redevance pour l'Etat donné et  $N$  le nombre d'unités de service obtenues par le produit:  $d \times p$ ,  $d$  étant le coefficient de distance et  $p$  le coefficient de poids de l'aéronef. Le système est donc fondé sur la distance parcourue par l'aéronef dans l'espace aérien intéressé et sur son poids, le coefficient de poids n'ayant qu'une influence secondaire.

Le coefficient de distance  $d$  est égal au quotient de la division par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, prise en compte entre les points suivants:

- l'aérodrome de départ ou le point d'entrée dans l'espace aérien relevant de la compétence de cet Etat et
- l'aérodrome de première destination ou le point de sortie de l'espace aérien relevant de la compétence dudit Etat.

Ces points sur les routes aériennes sont ceux du franchissement des limites de la région d'information de vol, tels qu'ils figurent dans les publications aéronautiques nationales. Ils sont déterminés en fonction de la route la plus utilisée entre deux aérodromes. On révisé ces routes au début de chaque année, au plus tard le 1<sup>er</sup> avril, pour tenir compte des modifications intervenues dans leur structure ou dans celle du trafic. Une tranche forfaitaire de 20 kilomètres par décollage ou atterrissage est déduite de la distance totale pour tenir compte des services rendus par les installations d'approche des aéroports. A défaut de pouvoir déterminer la route la plus utilisée entre deux aérodromes, c'est la plus courte qui servira à calculer le coefficient de distance. Le coefficient de distance est régi par des dispositions spéciales lorsqu'il s'agit de vols transatlantiques:

on fixe alors un tarif qui repose sur une distance moyenne pondérée selon des sondages de trafic.

Le coefficient de distance est égal à l'unité pour un vol de 100 kilomètres, compte tenu éventuellement des 20 kilomètres pour le décollage ou l'atterrissage.

Le coefficient de poids  $p$  est égal à la racine carrée du quotient de la division par cinquante du poids maximal en tonnes métriques certifié pour le décollage de l'aéronef:

$$p = \sqrt{\frac{\text{poids maximal au décollage}}{50}}$$

Pour un aéronef dont le poids maximal au décollage est de 50 tonnes métriques, le coefficient de poids est égal à l'unité.

## 223 Champ d'application

Tous les vols effectués en totalité ou en partie selon les règles de vol aux instruments, et pour lesquels des installations et services de navigation aérienne de route civils sont utilisés, donnent lieu en principe au paiement de la redevance. Certaines catégories de vols, tels ceux qui sont exécutés selon les règles de vol à vue, ne sont pas soumis à cette réglementation. De plus, les Etats ont décidé d'appliquer des mesures tarifaires visant à exonérer de la redevance les vols d'intérêt général comprenant les vols d'avions d'Etat (services de douane et de police), les vols de recherches et de sauvetage, les vols de plaisance, ceux qui servent à contrôler les aides à la navigation, de même que les vols d'essai, d'instruction et d'entraînement.

Les Etats peuvent aussi exonérer de la redevance, en tout ou en partie, les vols effectués par des aéronefs militaires dans le réseau du trafic général civil. La Suisse ne fait pas usage de cette possibilité. Cette catégorie d'exemption fait l'objet d'une correction de l'assiette des dépenses avant le calcul des taux unitaires, afin que la part imputable aux vols militaires exonérés ne soit pas mise à la charge des usagers civils. Ainsi, les pays qui accordent des exemptions de redevances conservent à leur charge les coûts afférents. On applique par ailleurs, pour toutes les exonérations de redevances, le principe selon lequel celles-ci ne sauraient être mises à la charge des usagers payants.

Enfin, des mesures particulières n'ayant par un caractère définitif ont été prises: exonération totale pour les vols effectués selon les règles de vol aux instruments avec des aéronefs d'un poids au décollage inférieur à deux tonnes et possibilité d'exonération à l'égard du trafic intérieur. Dans ces cas, également, les coûts imputables au trafic exonéré demeurent à la charge des Etats concernés. Actuellement, la France et l'Autriche exonèrent leur trafic intérieur.

## 224 Données de base pour le calcul des redevances

L'unité de service représentée par  $N$  dans la formule de calcul correspond ainsi à un aéronef pesant 50 tonnes métriques et parcourant une distance de 100 kilomètres. Pendant dix ans, l'assiette des redevances a été calculée séparément

pour chaque Etat, sur une période d'une année, compte tenu des coûts de l'avant-dernière année. A l'avenir, elle sera calculée selon l'évaluation des frais de l'année courante. Si, à l'échéance de l'année en question, la comparaison révèle soit que les redevances ne couvrent pas les frais réels, soit qu'elles les dépassent, la différence sera portée en compte lors de l'établissement de l'assiette suivante. Cette mesure vise à éviter un préfinancement des services assurés par les pouvoirs publics.

L'assiette des redevances comprend tous les frais des services de la sécurité aérienne qui sont fournis à l'aéronef tout au long de son vol, à l'exception des services d'approche et de décollage sur les aéroports. Elle est harmonisée entre les Etats intéressés selon les recommandations formulées par l'OACI. Pour l'établir, ils se fondent sur les dépenses d'exploitation de leurs services de route, sur les frais administratifs ainsi que sur l'amortissement et l'intérêt des dépenses en capital.

Pour fixer les tarifs des redevances, on établit le taux unitaire (t) de celles-ci pour chaque Etat. Il est exprimé en dollars des Etats-Unis. Ce taux est composé de deux éléments qui sont ensuite additionnés :

- D'une part, le taux unitaire national de redevances obtenu par division de l'assiette des dépenses des services de route de l'Etat intéressé, pour l'année correspondante, par le nombre N d'unités de service engendrées dans l'espace aérien de cet Etat au cours de la même année;
- D'autre part, le taux unitaire régional administratif, destiné à recouvrer les frais de collecte et de perception des redevances de route, obtenu par division du montant total de ces dépenses par le nombre total N d'unités de service engendrées dans la région soumise à redevance; il en ressort que la part des frais de perception mise à la charge des usagers, dans chaque Etat survolé, est identique pour un même nombre d'unités de service produites.

Les taux unitaires sont calculés à nouveau le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.

## 225 Fourniture des éléments de calcul

Les administrations nationales des Etats participant au système sont responsables de la fourniture et de l'exactitude des données de base utilisées pour le calcul de la redevance. Ces données sont extraites des plans de vol activés et des bandes de progression de vol. Les informations nécessaires sont les suivantes :

- Date du vol et heure de départ ou d'entrée du vol dans la zone de redevances;
- Aérodrome de départ et aérodrome d'arrivée (selon le code de l'OACI);
- Type d'aéronef (selon le code de l'OACI);
- Identité de l'exploitant de l'aéronef (numéro de vol ou immatriculation de l'aéronef).

Ces informations doivent être remises au Service central de redevances de route d'Eurocontrol en un format déterminé, le support et le moyen de transmission ainsi que les délais étant fixés d'un commun accord.

Les informations font l'objet d'un traitement automatique sur ordinateur.

### **3 Résultat des consultations**

La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé le projet.

### **4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

#### **41 Conséquences financières**

Le projet n'entraîne aucune dépense supplémentaire. Les tableaux 1 et 2 (annexe 1) indiquent l'évolution des frais des services de redevances de route, des produits de celles-ci, des taux de recouvrement atteints et du volume du trafic. Les tableaux 3 et 4 (annexe 2) représentent l'évolution présumée de ces valeurs pour les années 1981 à 1985.

Il faut souligner qu'afin de ménager les utilisateurs, le taux de recouvrement a été relevé à des intervalles irréguliers et par échelons successifs de 15 pour cent (1971), 30 pour cent (1974), 60 pour cent (1976), 75 pour cent (1978), 90 pour cent (1980); le 1<sup>er</sup> octobre 1981, il a atteint 100 pour cent. Les étapes de cette évolution ressortent clairement des recettes enregistrées chaque année. Afin de ne pas accabler les entreprises de navigation aérienne qui connaissent, pour la plupart, une situation financière précaire, une réduction de 5 pour cent de l'assiette des redevances a été consentie pour la période du 1<sup>er</sup> avril 1982 au 31 mars 1983. De ce fait, la perception ne réalisera la pleine assiette des redevances qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril 1983. Ces recettes étant, en soi, des redevances, elles dépendent de nombreux facteurs que les Etats ne sont pas à même d'influencer. L'évolution du volume du trafic aérien, des cours monétaires et de la composition des flottes sont au nombre des éléments qui agissent de façon déterminante sur les produits des redevances. En 1980, Eurocontrol a perçu un montant global de 600 millions de dollars des Etats-Unis pour le compte des Etats qui participent au système des redevances de navigation aérienne de route. Sur ce chiffre, 28 millions de dollars sont revenus à la Suisse, soit 4,7 pour cent.

#### **42 Effets sur l'état du personnel**

Le projet n'a aucun effet sur l'état du personnel.

#### **43 Conséquences pour les cantons et les communes**

Les cantons et les communes ne seront pas touchés par le projet.

#### **44 Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Le projet n'est pas expressément prévu dans les grandes lignes de la politique gouvernementale de la législature en cours. Mais il répond aux objectifs généraux de la Confédération en matière de politique des transports. Nous tenons à relever particulièrement l'impérieuse nécessité de promouvoir dans la plus large mesure possible une autonomie financière dans le domaine des services de la sécurité aérienne, dont le coût est très élevé.

La compétence de la Confédération en matière de législation sur la navigation aérienne (art. 37<sup>ter</sup> cst.) l'habilite à réglementer les redevances de route. Le droit de conclure des traités internationaux repose sur l'article 8 de la constitution. Selon l'article 85, chiffre 5, de la constitution, l'Assemblée fédérale approuve les traités internationaux.

Il reste à déterminer si l'arrêté adopté par l'Assemblée fédérale est soumis au référendum facultatif, au sens de l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, de la constitution. Selon son article 29, l'accord multilatéral peut être dénoncé. En conséquence, il est soustrait au référendum prévu à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre a. Il est plus difficile de savoir si cet accord prévoit l'adhésion à une organisation internationale (art. 89, 3<sup>e</sup> al., let. b) ou entraîne une unification multilatérale du droit (art. 89, 3<sup>e</sup> al., let. c). Pour ce faire, il faut se rappeler ceci: les éléments servant à réviser la réglementation du référendum en matière de traités internationaux démontrent que l'Assemblée fédérale n'entendait, en 1977, soumettre au référendum que les traités de droit international public importants. Une telle portée a été reconnue aux trois cas mentionnés au 3<sup>e</sup> alinéa. Dernièrement, l'Assemblée fédérale a confirmé cette interprétation lors de l'approbation de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (FF 1980 II 733; BO E 1981 p. 1 ss, N 1981 p. 597 ss).

Un traité prévoyant l'*adhésion à une organisation internationale* est donc soumis au référendum. En effet, de tels accords supposent une large autonomie de l'organisation par rapport à ses membres et lui attribuent un champ d'activité dont il est difficile d'évaluer la portée au moment de l'adhésion. L'accord multilatéral porte création d'une association ad hoc, dotée d'organes propres: la «commission élargie» et le «comité élargi». La compétence de ces organes va plus loin que celle qui est attribuée à de simples organes d'exécution des Etats contractants. Plusieurs facteurs montrent combien ils sont indépendants à l'égard des Etats membres; il est particulièrement révélateur que des questions fondamentales, comme l'établissement des principes applicables aux redevances, ainsi que les principes budgétaires, font l'objet de décisions prises à la majorité des deux tiers. Les compétences attribuées à la commission élargie pour définir le système des redevances sont aussi très étendues. On peut dès lors parler d'une large autonomie des organes de l'association ad hoc vis-à-vis des Etats membres.

Cette association est toutefois nettement moins autonome dans ses rapports avec l'extérieur. Elle n'apparaît pas en tant que personne juridique de droit des gens et la compétence de souscrire à des engagements par la voie d'accords internationaux lui fait particulièrement défaut (*treaty-making-power*). Sur le plan international, l'association se fait représenter par Eurocontrol qui a qualité de sujet de droit international. L'accord multilatéral revêt la caractéristique suivante: il admet que des Etats qui ne sont pas membres d'Eurocontrol puissent participer au système de redevances de route sans devoir contracter des engagements plus étendus qui découleraient de leur adhésion à Eurocontrol. Il en ressort que l'association ad hoc, créée par l'accord multilatéral, est dépourvue d'autonomie dans ses relations avec l'extérieur et ne constitue donc

pas une organisation internationale au sens de l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre b, de la constitution (voir FF 1979 III 636).

L'expression *unification multilatérale du droit* implique l'engagement des Etats signataires d'un traité international d'appliquer la loi uniforme convenue en tant que partie intégrante de la législation nationale. Il ressort de cette notion que, dans un domaine bien défini (par exemple le droit de change, le droit applicable au contrat de vente, le droit d'auteur ou le droit aérien), le droit national est remplacé ou, pour le moins, complété par une loi uniforme stipulant des engagements de droit international public. On ne parle toutefois d'unification multilatérale du droit que lorsque les normes de droit international public ont été conçues de façon à pouvoir être directement appliquées par les citoyens (traité dit *self executing*: voir FF 1981 I 1061).

C'est surtout parce que la mise en œuvre d'une unification multilatérale du droit opère un transfert d'un domaine juridique, régi jusqu'alors par le droit national, dans le droit international qu'elle doit être soumise au référendum. En parfaite connaissance de cause, il a été décidé de ne pas soumettre au référendum n'importe quelle unification d'une norme isolée, mais de n'y assujettir que des unifications qui ont le caractère d'une codification, c'est-à-dire qui règlent en détail un domaine juridique déterminé.

L'accord multilatéral crée un droit directement applicable. Les dispositions des articles 7 à 24 (voir ch. 212) sur la perception et le recouvrement des redevances unifient la matière et peuvent être appliquées directement. En revanche, le traité ne fixe pas les principes régissant l'établissement de la redevance. La commission élargie, quant à elle, est compétente pour établir lesdites redevances, et ses décisions revêtent un caractère obligatoire immédiat.

Quiconque approuve le traité reconnaît implicitement que la fixation de la redevance peut être unifiée. Le fait qu'une redevance soit uniformément applicable et exécutoire dans chaque Etat membre représente une évolution importante du droit. Jusqu'à présent, les créances de droit public étaient traitées conformément au principe de la territorialité. En conséquence, des charges ou des cotisations de sécurité sociale dues à un Etat étranger ne sont pas exécutoires en Suisse.

Par ailleurs, il faut constater que la réglementation applicable en matière d'exécution des obligations portant sur des redevances n'est pas entièrement unifiée. Seules certaines règles nécessaires au recouvrement des créances exécutoires dans chaque Etat membre sont uniformisées, indépendamment du caractère national ou étranger de la part de la redevance. Pour le reste, l'accord se fonde largement sur les diverses législations nationales en matière d'exécution. Elle admet par exemple que le recouvrement puisse être poursuivi, soit par voie judiciaire, soit par voie administrative (art. 12, ch. 2).

Le système de redevances doit être établi en détail par la commission élargie; l'article 6, chiffre 1, lettre a, prévoit toutefois des exceptions «pour des raisons impératives d'intérêt national». Il faut se garder de considérer la réglementation des redevances comme un domaine juridique indépendant; elle a été instaurée en tant qu'auxiliaire de la réglementation des coûts de la sécurité aérienne, cette dernière constituant elle-même un domaine limité du droit

aérien. Même en droit national, il serait inopportun d'édicter une loi séparée concernant les redevances de navigation aérienne de route et leur mode d'exécution. Les motifs exposés ci-dessus nous amènent dès lors à conclure que si l'accord multilatéral contient des éléments d'unification du droit, ceux-ci ne sont pas suffisants pour que l'on puisse parler d'une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre b, de la constitution.

27310

## Dépenses, recettes et recouvrement des dépenses

Années 1971-1980

Tableau 1

Année	Taux de recouvrement convenu dans le système En pour-cent	Dépenses En millions de francs	Recettes En millions de francs	Recouvrement des dépenses En pour-cent
1971 .....	15	29,4	—	—
1972 .....	15	33,7	1,4	4,1
1973 .....	15	41,6	3,2	7,7
1974 .....	30	45,1	6,1	13,5
1975 .....	30	48,4	7,4	15,3
1976 .....	60	50,0	15,4	30,8
1977 .....	60	53,4	22,0	41,2
1978 .....	75	53,9	27,2	50,5
1979 .....	90	59,7	36,2	60,6
1980 .....	90	66,4	47,4	71,4
1971/1980.....	—	481,6	166,3	34,5

## Volume du trafic (nombre de vols) et nombre d'unités de service

Années 1971-1980

Tableau 2

Année	Nombre de vols	Nombre d'unités de service
1971 <sup>1)</sup> .....	44 682	44 203
1972 .....	359 100	390 800
1973 .....	359 800	395 800
1974 .....	351 900	396 800
1975 .....	367 800	417 000
1976 .....	383 700	417 900
1977 .....	414 100	454 400
1978 .....	427 200	497 100
1979 .....	452 500	514 800
1980 .....	417 600	480 000

<sup>1)</sup> Uniquement novembre et décembre 1971.

**Dépenses, recettes et recouvrement des dépenses**

Années 1981-1985

*Estimations**Tableau 3*

Année	Taux de recouvrement convenu En pour-cent	Dépenses En millions de francs	Recettes En millions de francs	Recouvrement des dépenses En pour-cent
1981 .....	90	72	60	83,3
1982 .....	100	81	71	88,0
1983 .....	100	84	84	100
1984 .....	100	87	87	100
1985 .....	100	90	90	100
1981/1985 .....	—	414	392	94,7

**Volume du trafic (nombre de vols) et nombre d'unités de service**

Années 1981-1985

*Estimations**Tableau 4*

Année	Nombre de vols	Nombre d'unités de service
1981 .....	415 000	460 000
1982 .....	410 000	450 000
1983 .....	412 000	460 000
1984 .....	415 000	470 000
1985 .....	418 000	480 000

**Arrêté fédéral  
concernant l'accord multilatéral relatif  
aux redevances de route**

*Projet*

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 20 janvier 1982<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> L'accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 est approuvé.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

**Art. 2**

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

27310

# Accord multilatéral relatif aux redevances de route

*Texte original*

---

*La République fédérale d'Allemagne,  
La République d'Autriche,  
Le Royaume de Belgique,  
L'Espagne,  
La République française,  
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,  
L'Irlande,  
Le Grand Duché de Luxembourg,  
Le Royaume des Pays-Bas,  
La République portugaise,  
La Confédération suisse,*  
ci-après dénommés «Les Etats contractants»,  
*L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne,*  
ci-après dénommée «Eurocontrol»),

Considérant que les accords conclus par des Etats européens avec Eurocontrol en vue de la perception de redevances de route, doivent être remplacés du fait de la modification de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «Eurocontrol» du 13 décembre 1960;

Reconnaissant que la coopération sur le plan de l'établissement et de la perception des redevances de route s'est avérée efficace dans le passé;

Désireux de poursuivre et de renforcer la coopération qui a été instaurée;

Décidés à mettre en œuvre, compte tenu des orientations recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, un système européen uniforme de redevances de route accessible au plus grand nombre possible d'Etats européens;

Convaincus que cette uniformisation permettra également de faciliter la consultation des usagers;

Considérant qu'il est souhaitable que les Etats participant au système de redevances de route Eurocontrol renforcent les pouvoirs de l'Organisation en matière de recouvrement des redevances;

Reconnaissant qu'un tel système exige de nouvelles bases juridiques;

Sont convenus des dispositions qui suivent:

## **Article 1**

1. Les Etats contractants conviennent d'adopter une politique commune pour

ce qui est des redevances à percevoir au titre des installations et services de navigation aérienne de route ci-après dénommées «redevances de route», dans l'espace aérien des Régions d'Information de Vol relevant de leur compétence.

2. Ils conviennent en conséquences de créer un système commun d'établissement et de perception de redevances de route et d'utiliser à cette fin les services d'Eurocontrol.

3. A cet effet la Commission permanente et le Comité de gestion d'Eurocontrol sont élargis aux représentants des Etats contractants qui ne sont pas membres d'Eurocontrol et sont ci-après dénommés «la Commission élargie» et «le Comité élargi».

4. Les Régions d'Information de Vol mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus sont énumérées à l'Annexe 1 au présent Accord. Toute modification qu'un Etat contractant souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol est subordonnée à l'accord unanime de la Commission élargie, lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par le présent Accord. Toute modification qui n'a pas un tel effet sera notifiée à Eurocontrol par l'Etat contractant intéressé.

## Article 2

Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission élargie, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 1 de l'article 6.

## Article 3

1. La Commission élargie a pour mission d'établir le système commun de redevances de route de manière que:

- (a) ces redevances soient établies suivant une formule commune qui tienne compte des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et services de la navigation aérienne de route et de l'exploitation du système ainsi que des coûts encourus par Eurocontrol pour l'exploitation du système;
- (b) ces redevances soient perçues par Eurocontrol à raison d'une redevance unique par vol effectué.

2. La Commission élargie est chargée à cet effet:

- (a) d'établir les principes régissant la détermination des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus;
- (b) d'établir la formule de calcul des redevances de route;
- (c) d'approuver pour chaque période d'application le taux de recouvrement des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus;
- (d) de déterminer l'unité de compte dans laquelle les redevances de route sont exprimées;
- (e) de déterminer les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application;

- (f) de déterminer les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route;
  - (g) d'approuver les rapports du Comité élargi;
  - (h) d'arrêter le règlement financier applicable au système de redevances de route;
  - (i) d'approuver les accords entre Eurocontrol et tout Etat désireux d'utiliser les moyens ou l'assistance technique d'Eurocontrol en matière de redevances de navigation aérienne ne relevant pas du présent Accord;
  - (j) d'approuver l'annexe budgétaire proposée par le Comité élargi conformément au (c) du paragraphe 1 de l'article 5.
3. La Commission élargie établit son règlement intérieur à l'unanimité de tous les Etats contractants.

#### Article 4

Chaque Etat contractant dispose d'une voix au Comité élargi, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 2 de l'article 6.

#### Article 5

1. Le Comité élargi est chargé:
- (a) de préparer les décisions de la Commission élargie;
  - (b) de surveiller le fonctionnement du système de redevances de route, y compris l'utilisation des moyens mis en œuvre à cette fin par Eurocontrol et de prendre toutes mesures nécessaires notamment en ce qui concerne le recouvrement des redevances de route, conformément aux décisions de la Commission élargie;
  - (c) de faire rapport à la Commission élargie sur les moyens nécessaires au fonctionnement du système de redevances de route et de lui soumettre l'annexe budgétaire relative aux activités d'Eurocontrol en matière de redevances de route;
  - (d) de toutes autres tâches qui lui sont confiées par la Commission élargie.
2. Le Comité élargi établit son règlement intérieur sous réserve des dispositions prévues au (a) du paragraphe 2 de l'article 6.

#### Article 6

1. Les décisions de la Commission élargie sont acquises dans les conditions suivantes:
- (a) dans les cas prévus aux (a) à (f) et (h) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à l'unanimité de tous les Etats contractants et sont obligatoires pour chaque Etat contractant; à défaut de décision unanime, la Commission élargie prend une décision à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés; tout Etat contractant qui ne peut, pour des raisons impératives d'intérêt national, appliquer cette décision présente à la Commission élargie un exposé de ces raisons;

- (b) dans les cas prévus aux (i) et (j) du paragraphe 2 de l'article 3, la décision est prise à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés sous réserve que ces suffrages comprennent la majorité pondérée des Etats membres d'Eurocontrol telle qu'elle résulte des dispositions reproduites à l'Annexe 2 du présent Accord; chaque année, Eurocontrol fait connaître aux Etats contractants qui ne sont pas membres d'Eurocontrol le nombre de voix dont disposent les Etats membres d'Eurocontrol en application de ces dispositions;
  - (c) dans les cas prévus au (g) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés. Il en est de même pour les recours introduits au nom d'Eurocontrol par la Commission élargie devant le tribunal arbitral prévu à l'article 25.
- 2.(a) Le règlement intérieur du Comité élargi y compris les règles relatives aux prises de décision, est approuvé par la Commission élargie à l'unanimité de tous les Etats contractants.
- (b) Toutefois, au cas mentionné au (c) du paragraphe 1 de l'article 5, les délibérations du Comité élargi sont prises conformément au (b) du paragraphe 1 du présent article.

### Article 7

Eurocontrol détermine selon la réglementation en vigueur les redevances de route dues pour chaque vol effectué dans l'espace aérien défini à l'article 1.

### Article 8

Eurocontrol perçoit les redevances de route mentionnées à l'article 7. A cette fin, elles constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'Eurocontrol et payable à son siège.

### Article 9

La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu.

### Article 10

Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

### Article 11

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

### Article 12

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par Eurocontrol, soit, à la requête d'Eurocontrol, par un Etat contractant.
2. Le recouvrement est poursuivi, soit par voie judiciaire, soit par voie administrative.
3. Chaque Etat contractant fait connaître à Eurocontrol les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

### Article 13

La procédure de recouvrement est introduite dans l'Etat contractant:

- (a) où le débiteur a son domicile ou son siège;
- (b) où le débiteur possède un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'un Etat contractant;
- (c) où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus;
- (d) où Eurocontrol a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) à (c) ci-dessus.

### Article 14

Eurocontrol a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties au présent Accord.

### Article 15

Sont reconnues et exécutées dans les autres Etats contractants, les décisions suivantes prises dans un Etat contractant:

- (a) les décisions juridictionnelles définitives;
- (b) les décisions administratives qui ont été susceptibles de recours juridictionnel, mais ne le sont plus, soit parce que la juridiction a rejeté le recours par une décision définitive, soit parce que le requérant s'est désisté, soit par expiration du délai de recours.

### Article 16

Les décisions mentionnées à l'article 15 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants:

- (a) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 13;
- (b) si la décision est manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis;
- (c) si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels;

- (d) si une instance relative aux mêmes redevances, introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis;
- (e) si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances et rendue dans l'Etat requis;
- (f) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine, pour rendre sa décision, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et aux successions, méconnu une règle de droit international privé de l'Etat requis, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que s'il avait fait application des règles du droit international privé de l'Etat requis.

#### Article 17

Les décisions mentionnées à l'article 15 qui sont exécutoires dans l'Etat d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans l'Etat requis. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis.

#### Article 18

1. La requête est accompagnée:

- (a) d'une expédition de la décision;
- (b) dans le cas d'une décision juridictionnelle rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance;
- (c) dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 15 sont satisfaites;
- (d) de tout document établissant que la décision est exécutoire dans l'Etat d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.

2. Une traduction dûment certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat requis l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

#### Article 19

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 16. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans l'Etat requis.

2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de l'Etat requis dans la mesure où le présent Accord n'en dispose pas autrement.

#### **Article 20**

Le montant perçu par Eurocontrol sera versé aux Etats contractants dans les conditions prévues par décision du Comité élargi.

#### **Article 21**

Lorsqu'un Etat contractant a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à Eurocontrol, qui applique la procédure prévues à l'article 20. Les frais de recouvrement encourus par cet Etat sont mis à la charge d'Eurocontrol.

#### **Article 22**

Les autorités compétentes des Etats contractants coopèrent avec Eurocontrol dans l'établissement et la perception des redevances de route.

#### **Article 23**

Si le Comité élargi décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Etats contractants concernés peuvent prendre toutes mesures qu'ils jugent appropriées. En pareil cas, les dispositions du présent Accord relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

#### **Article 24**

En cas de crise ou de guerre, les dispositions du présent Accord ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Etats contractants concernés.

#### **Article 25**

1. Tout différend qui pourra naître soit entre les Etats contractants, soit entre les Etats contractants et Eurocontrol représentée par la Commission élargie, relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou de ses Annexes et qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement sera soumis à arbitrage à la requête de l'une quelconque des parties.
2. A cet effet chacune des parties désignera dans chaque cas un arbitre, et les arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un tiers arbitre.
3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.
4. Chaque partie prendra à sa charge les frais concernant son arbitre et sa représentation dans la procédure devant le tribunal; les frais afférents au tiers arbitre ainsi que les autres frais seront supportés par les parties à parts égales. Le tribunal arbitral peut toutefois fixer une répartition différente des frais s'il le juge approprié.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les parties au différend.

#### **Article 26**

Le présent Accord remplace l'Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route du 8 septembre 1970.

Cette disposition ne porte pas préjudice à tout Accord entre Eurocontrol et un Etat non membre d'Eurocontrol, relatif à la perception des redevances de route qui concerne les Régions d'Information de Vol visées à l'article 1 du présent Accord, et qui restera en vigueur jusqu'à ce que cet Etat devienne partie au présent Accord.

#### **Article 27**

1. Le présent Accord est ouvert à la signature, avant la date de son entrée en vigueur, de tout Etat participant à la date de la signature au système de perception des redevances de route Eurocontrol ou admis à signer de l'accord unanime de la Commission permanente.

2. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique. La ratification du Protocole, ouvert à la signature le 12 février 1981 à Bruxelles, amendant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «Eurocontrol» du 13 décembre 1960, ci-après dénommé «le Protocole», emporte ratification dudit Accord.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur du Protocole en ce qui concerne Eurocontrol, les Etats membres d'Eurocontrol et les Etats qui auront déposé leur instrument de ratification à une date antérieure.

4. Pour tout Etat dont l'instrument de ratification est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci entrera en vigueur le premier du jour du deuxième mois suivant la date du dépôt de son instrument de ratification.

5. Par sa signature Eurocontrol devient partie au présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats signataires dudit Accord de toute signature dudit Accord, de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

#### **Article 28**

1. Tout Etat peut adhérer au présent Accord.

Toutefois, à l'exception des Etats européens adhérant à la convention amendée visée au paragraphe 2 de l'article 27, les Etats ne peuvent adhérer au présent Accord qu'avec l'approbation de la Commission élargie statuant à l'unanimité.

2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les Gouvernements des autres Etats contractants.
3. L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.

#### **Article 29**

1. Les Etats parties à la Convention amendée sont liés par le présent Accord aussi longtemps que ladite Convention amendée reste en vigueur.
2. Les Etats qui ne sont pas parties à la Convention amendée seront liés par le présent Accord pour une durée de cinq ans décomptée à partir du jour où il est, à leur égard, entré en vigueur ou jusqu'à expiration de la Convention, si cette dernière date est la plus rapprochée. Cette période de cinq ans est automatiquement prolongée par périodes de cinq ans à moins que l'Etat concerné n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à sa participation au présent Accord. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de ladite notification.
3. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de toute notification faite par une Partie contractante à la Convention amendée de son intention de mettre fin à ladite Convention.

#### **Article 30**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire Général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

*En foi de quoi*, les Plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 12 février 1981, en langues allemande, anglaise, espagnole, française, néerlandaise et portugaise, les six textes étant également authentiques, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux Archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

*(Suivent les signatures)*

## Régions d'Information de Vol

Etats Contractants	Régions d'Information de Vol
République fédérale d'Allemagne	Région supérieure d'information de vol Hannover Région supérieure d'information de vol Rhein Région d'information de vol Bremen Région d'information de vol Düsseldorf Région d'information de vol Frankfurt Région d'information de vol München
République d'Autriche	Région d'information de vol Wien
Royaume de Belgique Grand-Duché de Luxembourg	Région supérieure d'information de vol Bruxelles Région d'information de vol Bruxelles
Espagne	Région supérieure d'information de vol Madrid Région d'information de vol Madrid Région supérieure d'information de vol Barcelona Région d'information de vol Barcelona Région supérieure d'information de vol Islas Canarias Région d'information de vol Islas Canarias
République française	Région supérieure d'information de vol France Région d'information de vol Paris Région d'information de vol Brest Région d'information de vol Bordeaux Région d'information de vol Marseille
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Région supérieure d'information de vol Scottish Région d'information de vol Scottish Région supérieure d'information de vol London Région d'information de vol London
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon Région d'information de vol Shannon
Royaume des Pays-Bas	Région d'information de vol Amsterdam
République portugaise	Région supérieure d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Santa Maria
Confédération suisse	Région supérieure d'information de vol Genève Région d'information de vol Genève Région supérieure d'information de vol Zürich Région d'information de vol Zürich

**Extraits de la Convention internationale de coopération  
pour la sécurité de la navigation aérienne «Eurocontrol»  
du 13 décembre 1960  
amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981**

**Article 7.3 de la Convention**

«Sauf dispositions contraires, les directives et les mesures prises dans les cas prévus au (b) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 6 sont adoptées par la Commission à la majorité des suffrages exprimés, étant entendu que:

- ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 ci-après,
- ces suffrages doivent représenter la majorité des Parties contractantes votant.»

**Article 8 de la Convention**

«1. La pondération prévue à l'article 7 est déterminée selon le tableau suivant:

Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes	Nombre de voix
Inférieur à 1 %.....	1
De 1 à moins de 2 %.....	2
De 2 à moins de 3 %.....	3
De 3 à moins de 4½ %.....	4
De 4½ à moins de 6 %.....	5
De 6 à moins de 7½ %.....	6
De 7½ à moins de 9 %.....	7
De 9 à moins de 11 %.....	8
De 11 à moins de 13 %.....	9
De 13 à moins de 15 %.....	10
De 15 à moins de 18 %.....	11
De 18 à moins de 21 %.....	12
De 21 à moins de 24 %.....	13
De 24 à moins de 27 %.....	14
De 27 à moins de 30 %.....	15
30 %.....	16

2. La fixation initiale du nombre des voix est faite, à compter de la mise en vigueur du Protocole ouvert à la signature, à Bruxelles en 1981, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 19 des Statuts de l'Agence.

3. En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.
4. Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, dans les conditions prévues ci-dessus.»

**Article 19 de l'Annexe 1 à la Convention (Statuts de l'Agence)**

«1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après :

- (a) une première fraction, à concurrence de 30 pour cent de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du Produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous ;
- (b) une deuxième fraction, à concurrence de 70 pour cent de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de routes de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.

2. Aucune Partie contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30 pour cent du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe ci-dessus dépassait 30 pour cent, l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.

3. Le Produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de Coopération et de Développement économiques – ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision de la Commission en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du Produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé en unités de compte européennes.

4. L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.»

## **Message concernant l'accord multilatéral relatif aux redevances de route du 20 janvier 1982**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.002
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.04.1982
Date	
Data	
Seite	931-963
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 347

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.