

CH_VB 84.077 vom 27. November 1984

Bundesverwaltung, 1984-11-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_84.077

FR: CH_VB 84.077 du 27 novembre 1984

IT: CH_VB 84.077 del 27 novembre 1984

Erwägungen

E. 17

octobre 1984 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Schlumpf Le chancelier de la Confédération, Buser 1984-776 951

Vue d'ensemble Les deux accords conclus avec le Danemark et l'Islande sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans l'Atlantique Nord ont été signés le 25 septembre 1956. Ils réglementent l'exploitation des installations de navigation radioélectrique et des stations météorologiques au profit de l'aviation civile internationale. Treize Etats, outre la Suisse, ont signé ces accords. Au cours des années, ces accords ont subi diverses adaptations sans pour autant connaître de modifications majeures. Il s'agissait en particulier d'ajustements aux besoins de trésorerie ainsi que de l'introduction de redevances d'usage déjà prévues dans les accords. Ces accords se sont cependant révélés insuffisants lorsqu'il a fallu financer les investissements destinés à étendre ou à compléter les services. En outre, ils ne permettaient pas de fixer les redevances à un niveau suffisant pour couvrir les frais. Aussi, une révision des accords a-t-elle été engagée. Le 1er novembre 1982, tous les Etats participant au financement des accords, dont la Suisse - soit 19 désormais - ont signé les deux présents protocoles d'amendement aux accords sous réserve de ratification. La mise en application provisoire revêtait un caractère d'urgence étant donné que les nouvelles dispositions sur la fixation des taux de redevances sont applicables depuis le 1er janvier 1983 déjà; cette mesure permet de réduire les coûts de 50 pour cent environ. 952

Message I Partie générale II Les accords sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans l'Atlantique Nord 111 Avant la Deuxième Guerre mondiale, une ébauche de trafic aérien commercial au-dessus de l'Atlantique Nord était déjà apparue. Au sortir de la guerre, le trafic civil régulier débuta sur cette ligne. Celui-ci put s'appuyer sur les installations de la navigation radioélectrique et sur les stations météorologiques mises en place durant le conflit pour assurer la sécurité des transports aériens militaires et devenues entre-temps inutiles. 112 Les installations de navigation aérienne et les stations météorologiques d'observation et de mesures situées au Groenland, sur les Iles Féroé et en Islande ont d'abord été exploitées sur la base d'un accord conclu en 1949 entre le Gouvernement du Danemark et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que d'un accord conclu en 1948 entre l'OACI et le Gouvernement d'Islande. La partie contractante face aux deux Etats qui gèrent ces services était l'OACI et non les Etats intéressés au trafic aérien au-dessus de l'Atlantique Nord. Cette situation compliquait la mise en application des accords, car les nouveaux investissements en particulier nécessitaient de longues et laborieuses négociations avec la totalité des Etats participant au financement. 113 Le Conseil de l'OACI estima qu'il était indiqué de préparer une nouvelle réglementation contractuelle. A cette fin, il proposa la création de deux accords

multilatéraux dans lesquels tous les Etats participant au financement collectif (Etats contractants) devaient prendre le relais de l'OACI en tant que partie contractante avec les Etats du Danemark et de l'Islande. L'OACI endosserait simplement le rôle d'une autorité administrative jouissant de droits clairement définis. Les Etats concernés approuvèrent ce plan qui déboucha sur l'élaboration des deux accords suivants, lors d'une conférence tenue en septembre 1956: - Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland et des Iles Féroé; - Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne d'Islande. Quatorze Etats ont signé par la suite les deux accords du 25 septembre 1956. En ce qui concerne la Suisse, les deux accords sont entrés en vigueur le 6 juin 1958 (RO 1958 551 et 584). 63 Feuille fédérale. 136e année. Vol. III 953

12 Nécessité de réviser les deux accords 121 Au cours des ans, ces accords ont fait l'objet de nombreuses adaptations, notamment en ce qui concerne les contributions des Etats contractants. Le progrès technique permit de supprimer un certain nombre de stations météorologiques ainsi que la chaîne de navigation du système Loran sur les Iles Féroé. D'autre part, des redevances d'usage destinées à couvrir la part des coûts imputables à l'aviation civile furent introduites. La part restante, celle imputable à des intérêts extra-aéronautiques comme la météorologie générale, la navigation maritime, la pêche en haute mer, l'agriculture, continue d'être supportée par les Etats vu que ces frais ne peuvent être couverts par le biais des redevances. Ces adaptations purent être réalisées dans le cadre des accords existants. Une adaptation des accords aux circonstances nouvelles devenait de plus en plus nécessaire. 122 En tête des points que l'on envisageait de revoir dans les accords, il y avait surtout les dispositions sur le financement des investissements pour l'extension ou l'amélioration des services, mais aussi celles concernant les redevances d'usage existantes qui n'auraient pas permis jusque-là d'atteindre une couverture complète des coûts pour les services dont bénéficie l'aviation. Enfin, les critères nécessaires à la perception des redevances ont été réexaminés dans le but d'une séparation entre la part des coûts revenant à l'aviation et les autres coûts. Lors de la 4e Conférence de l'OACI qui s'est déroulée du 16 au 26 février 1982 à Montréal, et à laquelle la Suisse était représentée, une révision des deux accords avec le Danemark et l'Islande a été mise en œuvre; les modifications ont été définies séparément pour chaque accord dans un protocole d'amendement. La mise en application provisoire des deux protocoles d'amendement au 1er janvier 1983 possédait un caractère d'urgence car la nouvelle méthode de perception permettait d'abaisser considérablement (jusqu'à 50%) les contributions. Ce motif et l'assurance que la révision devait être acceptée à l'unanimité incitèrent le Conseil fédéral à donner l'autorisation de signer les protocoles d'amendement le 1er novembre 1982 sous réserve de ratification. Ces protocoles ont été signés par 18 autres Etats contractants¹. " Les Etats contractants sont la Belgique, le Canada, Cuba, le Danemark, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas^ la République fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, la Suède, la Tchécoslovaquie. 954

13 Résultat des consultations La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé le projet. 2 Partie spéciale : Commentaires sur les principaux amendements contenus dans les deux protocoles et sur leurs annexes III consacrées aux questions financières

E. 21

Les deux accords avec le Danemark et l'Islande ont le même contenu à quelques détails près. Naturellement, les services inventoriés et décrits dans les annexes I et II des accords

ainsi que leurs coûts diffèrent d'un accord à l'autre.

E. 22

Après la suppression des installations de navigation du système Loran, que le développement technique avaient rendu inutiles, les Iles Féroé n'abritent plus aucun service financé dans le cadre de l'accord avec le Danemark. Aussi l'accord s'intitule-t-il désormais «Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland».

E. 23

Article V: Le coût total des services est déterminé pour les deux accords en fonction des dépenses actuelles. En ce qui concerne l'accord avec le Danemark, le coût total s'élève à 4 663 463 dollars des Etats-Unis et à 4 321 166 dollars des Etats-Unis pour l'accord avec l'Islande.

E. 24

Les protocoles contiennent les réglementations suivantes: 241 L'article VII règle le mode de fixation des coûts et leur prise en charge par les Etats contractants. 241.1 Le premier paragraphe prévoit un déplacement du 40e au 45e parallèle Nord des limites de l'espace à l'intérieur duquel des redevances sont perçues. Cette décision s'appuie sur une enquête effectuée par un groupe d'experts; selon eux, l'utilité des services financés collectivement pour les quel-

955
ques aéronefs évoluant dans l'espace aérien compris entre le 40e et le 45e parallèle Nord est tout à fait minime et ne justifie donc pas une perception de redevances. En 1980, des 103 672 traversées de l'Atlantique Nord, seules 2507, soit 2,4 pour cent, ont été effectuées dans la bande comprise entre le 40e et le 45e parallèle Nord. Enfin, quelques routes aériennes sont considérées comme des traversées partielles car elles n'utilisent qu'une faible partie des services. 241.2 Le 3e paragraphe de cet article décrit la nouvelle méthode de définition des contributions à la charge des Etats contractants. Le mécanisme en vigueur jusqu'à présent fut jugé insatisfaisant par un groupe d'experts. Il était à l'origine du niveau trop élevé des contributions des Etats, de l'insuffisance des redevances d'usage et des importants retards de paiement vis-à-vis de l'Islande. Aujourd'hui, les contributions ne sont plus déterminées sur la base des coûts effectifs imputables à l'aviation civile pour des services fournis deux ans auparavant, mais sur la base d'une évaluation des frais pour ces mêmes services durant l'année en cours. Dès que les frais effectifs de l'année en question sont connus, un mécanisme correcteur est appliqué afin de compenser un éventuel déficit ou excédent de couverture. La prise en compte des frais inscrits au budget pour l'année courante élimine certaines carences qui ont représenté une charge considérable pour les Etats contractants ces dernières années. Il s'agissait de distorsions dans les contributions versées au Danemark et à l'Islande; celles-ci provenaient du délai de deux ans qui s'écoulait entre la suppression de services ou les nouveaux investissements destinés à améliorer les services existants et l'introduction de mesures correctives. Cette situation contraignait le Danemark et l'Islande à fournir les avances pour ce laps de temps. En outre, il est possible désormais d'éviter d'importantes pertes dues au cours des changes, que le mécanisme précédent provoquait. Celui-ci ne débloquent le produit des redevances d'usage sous forme d'avances que 18 mois après leur encaissement. Durant ces 18 mois, l'inflation engendrait en général de grosses pertes qui se situaient entre 35 et 70 pour cent pour l'accord avec l'Islande. Cette insuffisance de couverture des coûts devait chaque fois être compensée au

prorata par les Etats contractants. Le nouveau mode de calcul des contributions permet d'atteindre de manière beaucoup plus satisfaisante le taux de couverture recherché de 95 pour cent des frais imputables à l'aviation civile. Les 5 pour cent restants sont endossés par le Danemark et l'Islande en sus de leur participation ordinaire aux frais de l'accord et ce, au titre de compensation pour leur usage propre. La nouvelle méthode de calcul permet d'abaisser les contributions des Etats contractants de plus de moitié. 242 L'article VIII contient les nouvelles instructions à l'adresse du Danemark et de l'Islande pour la remise des évaluations des coûts pour l'année suivante, calculées sur la base de ceux évalués pour l'année en cours. 956

243 L'article IX dans son nouveau contenu prévoit que les recettes nettes provenant des redevances d'usage introduites à partir du 1er janvier 1974 seront considérées par les Etats exploitant ces services comme des avances aux frais pour l'année en question. 244 Dans l'article XI, les moyens de paiement devant être utilisés pour le versement des contributions sont réglés différemment pour le Danemark et l'Islande. 244.1 Dans l'accord avec le Danemark, cet article a été modifié pour qu'à l'avenir toutes les contributions soient versées en couronnes danoises. Ceci permet d'éviter les pertes importantes dues au change, lesquelles se produisaient régulièrement les années où les paiements étaient effectués en dollars des Etats-Unis et en livres sterling. En 1977, les gouvernements versèrent une compensation au Danemark afin de couvrir les pertes. Cet amendement répond à un souhait exprimé par la Suisse; depuis 1977, notre pays effectue en effet tous ses versements en couronnes danoises sur la base d'un arrangement avec le Danemark. 244.2 Vu la persistance d'une forte inflation, cet article a été amendé dans l'accord avec l'Islande afin que les contributions annuelles des gouvernements soient dorénavant effectuées en dollars des Etats-Unis. Les taux de change applicables sont fixés d'entente avec les gouvernements concernés. Toutefois, l'Islande est tenue d'exprimer les coûts évalués, les coûts effectifs et le calcul des contributions et avances en couronnes islandaises. Les montants en dollars des Etats-Unis et en livres sterling sont convertis en couronnes islandaises, conformément au cours de change en vigueur le 1er janvier de chaque année. 245 Article XIII. La réglementation en vigueur jusqu'à présent permettait au Conseil de l'OACI d'approuver les frais financiers dans un cadre clairement défini. Lors de la création des deux accords en 1956, ce cadre a été fixé à 280 000 couronnes danoises dans l'accord avec le Danemark et à 650 000 couronnes islandaises dans l'accord avec l'Islande. Ces montants correspon- daient à ce moment-là à environ 40 000 dollars des Etats-Unis. En raison de la dépréciation continue, la contreva- leur s'établit actuellement à 800 957

dollars des Etats-Unis dans l'accord avec l'Islande. La couronne danoise quant à elle est demeurée plus stable. Néanmoins, les 40000 dollars des Etats-Unis de l'accord danois ne sont plus suffisants pour permettre au Conseil de l'OACI de financer dans des cas urgents les mesures nécessaires au maintien de l'exploitation des services. Au lieu de fixer une nouvelle limite, le nouvel article prévoit un montant global pour les dépenses en capital s'élevant à 3,5 pour cent du coût approuvé à l'article V de ces accords. Ce taux correspond dans les deux accords à un montant d'environ 150 000 dollars des Etats-Unis. 246 Article XIV. Précédemment, cet article offrait déjà la possibilité de percevoir des redevances pour l'utilisation des installations et services financés par les accords. Depuis le 1er janvier 1974, une redevance unique fixée séparément pour chaque accord est perçue des exploitants d'aéronefs effectuant des traversées sur l'Atlantique Nord, conformément à l'article VII; chaque aéronef est taxé de la même manière quel que soit son poids. L'introduction des

redevances d'usage nécessita une séparation des coûts imputables à l'aviation civile en ce qui concerne les services financés collectivement. Ce fut une tâche difficile car l'on était réduit presque exclusivement à des estimations (voir les taux inscrits dans les annexes III de ces accords). Dans sa nouvelle teneur, l'article charge désormais expressément les gouvernements du Danemark et de l'Islande de percevoir les redevances d'usage conformément à l'article VII. Comme cela a déjà été relevé, la part des coûts imputables aux intéressés externes à l'aéronautique continuera à être financée dans le cadre de ce système. Ce procédé est considéré comme étant la solution la meilleure et la plus avantageuse, car elle ne nécessite pas la création d'un nouvel organe. Ainsi, la part extra-aéronautique des coûts qui occupent une place importante dans le budget de l'Institut suisse de météorologie est financée par le biais des crédits de l'Office fédéral de l'aviation civile.

E. 25

septembre 1956 sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne d'Islande. 2 Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces protocoles d'amendement. Art. 2 Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux. 29484 " FF 1984 III 951 963

Protocole Texte original portant amendement de l'Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland et des Iles Féroé (1956) Conclu à Montréal le 3 novembre 1982 Les Gouvernements soussignés, parties à l'Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland et des Iles Féroé fait à Genève le 25 septembre 1956 (ci-après dénommé «l'Accord»), considérant qu'il est souhaitable d'amender l'Accord, sont convenus de ce qui suit: Chapitre Ier Amendements à l'Accord Article 1er Le titre de l'Accord est: «Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland». Article 2 L'article V de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «Article V Le coût total des services, calculé conformément aux Annexes II et III au présent Accord, ne peut dépasser 4 663 463 dollars des Etats-Unis par année civile. Le Conseil peut relever cette limite soit avec le consentement de tous les Gouvernements contractants, soit en application des dispositions de l'article VI.» Article 3 Dans l'article VI, paragraphe 1, la référence au paragraphe 2 de l'article VII est supprimée et une référence au paragraphe 6 de l'article VII doit être insérée. Article 4 L'article VII de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: 964

Navigation aérienne «Article VII 1. Sous réserve des dispositions de l'article V et du paragraphe 2 de l'article VI, les Gouvernements contractants s'engagent à partager quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses réelles approuvées des services, déterminées conformément aux dispositions de l'article VIII, en proportion des avantages aéronautiques que chaque Gouvernement contractant retire des services. Cette proportion est déterminée, pour chaque Gouvernement contractant et pour chaque année civile, d'après le nombre de traversées complètes effectuées au cours de ladite année par ses aéronefs civils sur les routes reliant l'Europe et l'Amérique du Nord et dont une partie quelconque passe au nord du parallèle 45° nord entre les méridiens 15° ouest et 50° ouest. De plus: a. Un vol uniquement entre le Groenland et le Canada, le Groenland et les Etats-Unis d'Amérique, le Groenland et l'Islande ou l'Islande et l'Europe compte pour un tiers de traversée; b. Un vol uniquement entre le Groenland et l'Europe, l'Islande et le Canada, ou l'Islande et les Etats-Unis d'Amérique compte pour deux tiers de traversée; c. Un vol à destination ou en provenance d'Europe ou d'Islande qui ne franchit pas la côte de l'Amérique du Nord mais

franchit le méridien 30° ouest au nord du parallèle 45° nord compte pour un tiers de traversée. 2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article: a. Une traversée est comptée même si le décollage ou l'atterrissage a eu lieu en un point situé ailleurs que sur les territoires dont fait mention ce paragraphe; b. L'«Europe» ne comprend pas l'Islande ni les Açores. 3. Au plus tard le 20 novembre de chaque année, le Conseil détermine les contributions des Gouvernements contractants, afin de fournir des avances pour l'année suivante. Pour l'année 1983 les contributions seront établies d'après le nombre de traversées effectuées en 1981 et d'après quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses estimatives de 1983. La contribution de chaque Gouvernement contractant est ajustée en fonction de toute différence entre les montants versés par lui à l'Organisation sous forme d'avances pour l'année 1981 et sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1981, de quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses réelles approuvées de 1981. La contribution ajustée de chaque Gouvernement contractant est diminuée du montant de sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1981, des recettes estimatives provenant des redevances d'usage qui doivent être versées en 1983 au Danemark, aux termes de l'article XIV de l'Accord. 965

Navigation aérienne 4. La méthode exposée au paragraphe 3 de cet article s'applique aux contributions pour l'année 1984, avec les changements de date qui s'imposent. 5. Pour l'année 1985, la méthode exposée au paragraphe 3 de cet article s'applique avec le changement de date qui s'impose et, de plus, la contribution de chaque Gouvernement contractant est de nouveau ajustée en fonction de toute différence entre sa part des recettes estimatives provenant des redevances d'usage, correspondantes à l'année 1983, et sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1983, des recettes réelles apurées provenant des redevances d'usage et versées au Danemark en 1983. 6. La méthode de 1985, s'applique pour les années suivantes, avec les changements de date qui s'imposent. 7. Le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année civile, à partir du 1er janvier 1983, chaque Gouvernement contractant paie à l'Organisation, par versements semestriels, la contribution qui lui a été imputée au titre des avances pour l'année civile en cours, ajustée et diminuée conformément aux dispositions des paragraphes 3, 4, 5 et 6 du présent article. 8. En cas d'abrogation du présent Accord, le Conseil procède aux ajustements destinés à atteindre les objectifs du présent article et portant sur toute période pour laquelle, à la date de l'abrogation dudit Accord, les paiements n'ont pas été ajustés conformément aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 du présent article. 9. Chaque Gouvernement contractant fournit au Secrétaire général, le 1er mai de chaque année au plus tard, dans la forme prescrite par le Secrétaire général, des renseignements complets sur les traversées effectuées au cours de l'année civile précédente auxquelles cet article s'applique. 10. Les Gouvernements contractants peuvent convenir que les renseignements mentionnés au paragraphe 9 de cet article, seront fournis au Secrétaire général, en leur nom, par un autre Gouvernement.»

Article 5 Dans l'article VIII de l'Accord a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «1. Le Gouvernement du Danemark soumet au Secrétaire général, le 15 septembre de chaque année au plus tard, les prévisions de dépenses afférentes aux Services pour l'année civile suivante exprimées en couronnes danoises. Les prévisions sont établies conformément aux dispositions de l'article III et aux Annexes II et III au présent Accord.» 966

Navigation aérienne b) le paragraphe 4 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «4. L'état des dépenses réelles pour chaque année est soumis à l'approbation du

Conseil.» Article 6 Dans l'article IX de l'Accord a) le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «2. Après s'être assuré que les prévisions présentées par le Gouvernement du Danemark aux termes du paragraphe 1 de l'article VIII ont été établies conformément aux dispositions de l'article III et aux Annexes II et III au présent Accord, le Conseil autorise le Secrétaire général à effectuer des versements audit Gouvernement, pour chaque trimestre, au plus tard le premier jour du deuxième mois du trimestre. Ces versements sont fondés sur les prévisions mentionnées ci-dessus et constituent des avances, sous réserve des ajustements prévus au paragraphe 3 du présent article. Le montant total de ces versements ne peut, pour aucune année, dépasser la limite fixée conformément aux dispositions de l'article V. A partir du 1er janvier 1983, le Gouvernement du Danemark traite toutes les recettes nettes provenant des redevances d'usage perçues auprès de tous les exploitants d'aéronefs civils, dans le cadre du système instauré par l'article XIV et qui lui sont remises chaque année civile, comme constituant une partie des avances pour l'année en question.» b) dans le paragraphe 3, les mots «à compter de l'année 1957» sont supprimés. Article 7 Dans l'article XI de l'Accord a) le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes ; «2. Chacun des Gouvernements contractants effectue des versements à l'Organisation, aux termes de l'article VII, en couronnes danoises. Ces versements peuvent aussi être effectués en dollars des Etats-Unis, si la réglementation du Gouvernement qui les effectue l'exige. La procédure pour déterminer le taux de change applicable pour le paiement en dollars des Etats-Unis sera déterminée par le Conseil en consultation avec les Gouvernements concernés.» b) le paragraphe 4 est supprimé. 967

Navigation aérienne Article 8 Dans l'article XIII de l'Accord, le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «2. Sous réserve des dispositions des articles V et VI, le Conseil peut, d'accord avec le Gouvernement du Danemark, inclure dans le cadre du présent Accord des services s'ajoutant à ceux qui sont spécifiés à l'Annexe I ci-jointe, ainsi que des nouvelles dépenses en capital afférentes à ces services, pourvu que l'une des conditions suivantes soit remplie: a. Le montant global de ces dépenses est limité chaque année à 3,5 pour cent du coût approuvé à l'article V; ou b. Ces services sont ceux auxquels ont consenti tous les Gouvernements contractants; ou c. Ces services sont ceux auxquels ont consenti des Gouvernements contractants dont le total des contributions est au moins égal à quatre-vingt-dix pour cent du montant global des contributions fixées conformément aux dispositions de l'article VII, paragraphes 3, 4, 5 et 6 et auxquels s'appliquent les dispositions de l'article VI.» Article 9 L'article XIV de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «Article XIV Le Gouvernement du Danemark met en œuvre un système de redevances d'usage pour les services fournis à tous les aéronefs civils qui effectuent des traversées comme définies à l'article VII. Ces redevances d'usage seront calculées conformément aux dispositions de l'Annexe III au présent Accord. Les revenus nets provenant de ces redevances seront déduits des paiements dus au Gouvernement du Danemark conformément aux dispositions de cet Accord. A moins que le Conseil n'y consente, le Gouvernement du Danemark ne perçoit aucune redevance supplémentaire pour l'usage de l'un quelconque des services par des usagers autres que les ressortissants danois.» Article 10 Dans l'article XXVI de l'Accord a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «1. Toute proposition d'amendement au présent Accord peut être faite par un Gouvernement contractant ou par le Conseil. La proposition 968

Navigation aérienne est communiquée par écrit au Secrétaire général qui la transmet à tous les Gouvernements contractants en leur demandant de l'aviser formellement s'ils

l'acceptent ou non. 2. L'adoption d'un amendement exige le consentement des deux tiers de tous les Gouvernements contractants dont le total des contributions pour l'année en cours est au moins égal à quatre-vingt-dix pour cent. 3. L'amendement ainsi adopté entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants le 1er janvier de l'année suivant l'année au cours de laquelle le Secrétaire général a reçu l'acceptation officielle de l'amendement, communiquée par écrit, des Gouvernements contractants responsables pour au moins quatre-vingt-dix-huit pour cent des contributions pour l'année en cours. 4. Le Secrétaire général envoie des copies certifiées conformes de chaque amendement adopté à tous les Gouvernements contractants et leur notifie toutes les acceptations et la date d'entrée en vigueur de tout amendement.» b) le paragraphe 2 est supprimé. c) le paragraphe 3 est renuméroté 5. Chapitre II Amendement à l'Annexe III Article 11 Une nouvelle Section III, jointe en Appendice au présent Protocole, est ajoutée à l'Annexe III à l'Accord. Chapitre III Dispositions protocolaires Article 12 L'Accord et le présent Protocole seront lus, interprétés et appliqués comme un seul et même instrument. Article 13 1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Gouvernements parties à l'Accord (ci-après dénommés «Les présentes Parties») jusqu'au 15 novembre 1982 au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion des Gouvernements en cause. 2. Le présent Protocole est subordonné à l'acceptation des Gouvernements signataires. 64 Feuille fédérale. 136e année. Vol. III 969

Navigation aérienne 3. Les instruments d'acceptation ou d'adhésion seront déposés dès que possible auprès du Secrétaire général. Article 14 1. Le présent Protocole entrera en vigueur le soixantième jour après la date à laquelle des instruments d'acceptation ou d'adhésion auront été déposés par toutes les présentes Parties. 2. Nonobstant ce qui précède, le présent Protocole sera appliqué provisoirement à compter du 1er janvier 1983, à l'exception de l'Article 10. Article 15 1. Le présent Protocole sera aussi ouvert à l'adhésion de tous les Gouvernements autres que les présentes Parties. 2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général. 3. Si l'instrument d'adhésion est déposé avant l'entrée en vigueur de ce Protocole, le Gouvernement qui dépose l'instrument appliquera ce Protocole provisoirement à partir du 1er janvier de l'année qui suit le dépôt de l'instrument. Si l'instrument est déposé après l'entrée en vigueur de ce Protocole, il prendra effet au 1er janvier de l'année qui suit le dépôt de l'instrument. 4. Cette adhésion sera réputée constituer une adhésion à l'Accord amendé par le présent Protocole. Article 16 Le Secrétaire général adressera des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Gouvernements signataires et adhérents et leur notifiera: a) toutes les signatures du présent Protocole; b) le dépôt de tout instrument d'acceptation ou d'adhésion; et c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 14. En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole, au nom de leurs Gouvernements respectifs. Fait à Montréal le troisième jour du mois de novembre de l'année mil neuf cent quatre-vingt-deux, en français, en anglais et en espagnol, les trois textes faisant également foi, en un exemplaire unique qui sera déposé auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. 29484 (Suivent les signatures) 970

Navigation aérienne Appendice Nouvelle Section III de l'Annexe III de cet Accord: «Section III Redevances d'usage 1. Conformément à l'article XIV du présent Accord, le Conseil détermine, le 20 novembre 1982 au plus tard, une redevance d'usage unique pour chaque traversée d'aéronef civil effectuée pendant l'année civile 1983, en ce qui concerne

les services financés collectivement. Cette redevance est calculée en divisant quatre-vingt-quinze pour cent des coûts estimatifs approuvés, exprimés en couronnes danoises, qui sont imputables à l'aviation civile en 1983 (définis au paragraphe 6 ci-dessous), majorés d'un ajustement au titre des déficits de recouvrement ou diminués d'un ajustement au titre des excédents de recouvrement en 1981 (calculés conformément aux dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessous), par le nombre total de traversées effectuées en 1981, le montant étant arrondi à la couronne danoise la plus proche. 2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, une fois que les dates qui y figurent auront été modifiées comme il convient, régissent le calcul de la redevance d'usage perçue pour chaque traversée d'aéronef civil effectuée durant l'année civile 1984 et les années suivantes. 3. L'excédent ou le déficit de recouvrement dont fait mention le paragraphe 1 ci-dessus correspond à la différence entre le montant qui peut être perçu pour une année quelconque (paragraphe 4 ci-dessous) et le total des montants facturés aux usagers pour cette même année (paragraphe 5 ci-dessous). 4. Le montant qui peut être perçu en 1981 (pour le calcul de la redevance d'usage de 1983) équivaut à quatre-vingts pour cent de quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile en 1981, diminuées de l'excédent de recouvrement en 1979. En 1982, il équivaut à quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile en 1982, diminuées de l'excédent de recouvrement en 1980. Pour 1983 et les années suivantes, le montant qui pourra être perçu équivaudra à quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile pour l'année en question, diminuées de l'excédent de recouvrement ou majorées du déficit de recouvrement enregistré deux ans plus tôt. 5. Pour le calcul de la redevance d'usage pour 1983, les montants facturés aux usagers en 1981 (nécessaires pour déterminer si, en 1981, il y a eu un excédent ou un déficit de recouvrement) sont calculés en 971

Navigation aérienne multipliant la partie de la redevance d'usage perçue en 1981 au titre du présent Accord, exprimée en livres sterling, par le nombre de traversées effectuées en 1981 et en convertissant ensuite le produit ainsi obtenu en couronnes danoises aux taux de change convenus pour 1981. Pour les années suivantes, les montants facturés aux usagers seront calculés de la même manière, avec les changements de date qui s'impose. 6. Aux fins de calcul des redevances d'usage, les pourcentages ci-après des coûts financés collectivement (c'est-à-dire quatre-vingt-quinze pour cent du total des coûts) sont imputables à l'aviation civile internationale: a. 30 pour cent des coûts des services météorologiques (observations synoptiques en surface et en altitude) et des services de télécommunications météorologiques correspondants; b. 100 pour cent des coûts des services de télécommunications aéronautiques et du câble (MET/COM exceptés); c. 90 pour cent des coûts du radiophare non directionnel (NDB) de Prins Christian Sund.» 29484 972

Protocole Texte original portant amendement de l'Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne d'Islande (1956) Conclu à Montréal le 3 novembre 1982 Les Gouvernements soussignés, parties à l'Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne d'Islande fait à Genève le 25 septembre 1956 (ci-après dénommé «l'Accord»), considérant qu'il est souhaitable d'amender l'Accord, sont convenus de ce qui suit: Chapitre 1er Amendements à l'Accord Article 1er L'article V de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «Article V Le coût total des services, calculé conformément aux Annexes II et III au présent Accord, ne peut

dépasser 4321 166 dollars des Etats-Unis par année civile. Le Conseil peut relever cette limite soit avec le consentement de tous les Gouvernements contractants, soit en application des dispositions de l'article VI.» Article 2 Dans l'article VI, paragraphe 1, la référence au paragraphe 2 de l'article VII est supprimée et une référence au paragraphe 6 de l'article VII doit être insérée. Article 3 L'article VII de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «Article VII 1. Sous réserve des dispositions de l'article V et du paragraphe 2 de l'article VI, les Gouvernements contractants s'engagent à partager quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses réelles approuvées des services, déterminées conformément aux dispositions de l'article VIII, en proportion des avantages aéronautiques que chaque Gouvernement 973

Navigation aérienne contractant retire des services. Cette proportion est déterminée, pour chaque Gouvernement contractant et pour chaque année civile, d'après le nombre de traversées complètes effectuées au cours de ladite année par ses aéronefs civils sur les routes reliant l'Europe et l'Amérique du Nord et dont une partie quelconque passe au nord du parallèle 45° nord entre les méridiens 15° ouest et 50° ouest. De plus: a. Un vol uniquement entre le Groenland et le Canada, le Groenland et les Etats-Unis d'Amérique, le Groenland et l'Islande ou l'Islande et l'Europe compte pour un tiers de traversée; b. Un vol uniquement entre le Groenland et l'Europe, l'Islande et le Canada, ou l'Islande et les Etats-Unis d'Amérique compte pour deux tiers de traversée; c. Un vol à destination ou en provenance d'Europe ou d'Islande qui ne franchit pas la côte de l'Amérique du Nord mais franchit le méridien 30° ouest au nord du parallèle 45° nord compte pour un tiers de traversée. 2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article: a. Une traversée est comptée même si le décollage ou l'atterrissage a eu lieu en un point situé ailleurs que sur les territoires dont fait mention ce paragraphe; b. L'«Europe» ne comprend pas l'Islande ni les Açores. 3. Au plus tard le 20 novembre de chaque année, le Conseil détermine les contributions des Gouvernements contractants, afin de fournir des avances pour l'année suivante. Pour l'année 1983 les contributions seront établies d'après le nombre de traversées effectuées en 1981 et d'après quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses estimatives de 1983. La contribution de chaque Gouvernement contractant est ajustée en fonction de toute différence entre les montants versés par lui à l'Organisation sous forme d'avances pour l'année 1981 et sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1981, de quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses réelles approuvées de 1981. La contribution ajustée de chaque Gouvernement contractant est diminuée du montant de sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1981, des recettes estimatives provenant des redevances d'usage qui doivent être versées en 1983 à l'Islande aux termes de l'article XIV de l'Accord. 4. La méthode exposée au paragraphe 3 de cet article s'applique aux contributions pour l'année 1984, avec les changements de date qui s'imposent. 5. Pour l'année 1985, la méthode exposée au paragraphe 3 de cet article s'applique avec le changement de date qui s'impose et, de plus, la contribution de chaque Gouvernement contractant est de nouveau ajustée en fonction de toute différence entre sa part des recettes estimatives provenant des redevances d'usage, correspondantes à l'année 974

Navigation aérienne 1983, et sa part, déterminée d'après le nombre de traversées effectuées en 1983, des recettes réelles apurées provenant des redevances d'usage et versées à l'Islande en 1983. 6. La méthode de 1985 s'applique pour les années suivantes, avec les changements de date qui s'imposent. 7. Le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année civile, à partir du

1er janvier 1983, chaque Gouvernement contractant paie à l'Organisation, par versements semestriels, la contribution qui lui a été imputée au titre des avances pour l'année civile en cours, ajustée et diminuée conformément aux dispositions des paragraphes 3, 4, 5 et 6 du présent article. 8. En cas d'abrogation du présent Accord, le Conseil procède aux ajustements destinés à atteindre les objectifs du présent article et portant sur toute période pour laquelle, à la date de l'abrogation dudit Accord, les paiements n'ont pas été ajustés conformément aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 du présent article, 9. Chaque Gouvernement contractant fournit au Secrétaire général, le 1er mai de chaque année au plus tard, dans la forme prescrite par le Secrétaire général, des renseignements complets sur les traversées effectuées au cours de l'année civile précédente auxquelles cet article s'applique. 10. Les Gouvernements contractants peuvent convenir que ces renseignements dont il est question au paragraphe 9 de cet article, seront fournis au Secrétaire général, en leur nom, par un autre Gouvernement.» Article 4 Dans l'article VIII de l'Accord a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «1. Le Gouvernement de l'Islande soumet au Secrétaire général, le 15 septembre de chaque année au plus tard, les prévisions de dépenses afférentes aux services pour l'année civile suivante exprimées en dollars des Etats-Unis. Les prévisions sont établies conformément aux dispositions de l'article III et aux Annexes II et III au présent Accord.» b) le paragraphe 4 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «4. L'état des dépenses réelles pour chaque année est soumis à l'approbation du Conseil.» 975

Navigation aérienne Article 5 Dans l'article IX de l'Accord a) le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «2. Après s'être assuré que les prévisions présentées par le Gouvernement de l'Islande aux termes du paragraphe 1 de l'article VIII ont été établies conformément aux dispositions de l'article III et aux Annexes II et III au présent Accord, le Conseil autorise le Secrétaire général à effectuer des versements audit Gouvernement, pour chaque trimestre, au plus tard le premier jour du deuxième mois du trimestre. Ces versements sont fondés sur les prévisions mentionnées ci-dessus et constituent des avances, sous réserve des ajustements prévus au paragraphe 3 du présent article. Le montant total de ces versements ne peut, pour aucune année, dépasser la limite fixée conformément aux dispositions de l'article V. A partir du 1er janvier 1983, le Gouvernement de l'Islande traite toutes les recettes nettes provenant des redevances d'usage perçues auprès de tous les exploitants d'aéronefs civils, dans le cadre du système instauré par l'article XIV, et qui lui sont remises chaque année civile, comme constituant une partie des avances pour l'année en question.» b) dans le paragraphe 3, les mots «à compter de l'année 1957» sont supprimés. Article 6 Dans l'article XI de l'Accord a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «1. Les contributions annuelles des Gouvernements contractants sont exprimées en dollars des Etats-Unis.» b) le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «2. Chacun des Gouvernements contractants effectue des versements à l'Organisation, aux termes de l'article VII, en dollars des Etats-Unis ou en livres sterling ou, si le Gouvernement de l'Islande y consent, en couronnes islandaises. La procédure pour déterminer le taux de change applicable pour le paiement en livres sterling ou en couronnes islandaises, sera déterminée par le Conseil en consultation avec les Gouvernements concernés.» c) le paragraphe 4 est supprimé. 976

Navigation aérienne Article 7 Dans l'article XIII de l'Accord, le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : «2. Sous réserve des dispositions des articles V et VI, le Conseil peut, d'accord avec le Gouvernement de l'Islande, inclure dans le cadre du

présent Accord des services s'ajoutant à ceux qui sont spécifiés à l'Annexe I ci-jointe, ainsi que des nouvelles dépenses en capital afférentes à ces services, pourvu que l'une des conditions suivantes soit remplie: a. Le montant global de ces dépenses est limité chaque année à 3,5 pour cent du coût approuvé à l'article V; ou b. Ces services sont ceux auxquels ont consenti tous les Gouvernements contractants; ou c. Ces services sont ceux auxquels ont consenti des Gouvernements contractants dont le total des contributions est au moins égal à quatre-vingt-dix pour cent du montant global des contributions fixées conformément aux dispositions de l'article Vu, paragraphes 3, 4, 5 et 6, et auxquels s'appliquent les dispositions de l'article VI.» Article 8 L'article XIV de l'Accord est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: «Article XIV Le Gouvernement de l'Islande met en œuvre un système de redevances d'usage pour les services fournis à tous les aéronefs civils qui effectuent des traversées comme définies à l'article VII. Ces redevances d'usage seront calculées conformément aux dispositions de l'Annexe III au présent Accord. Les revenus nets provenant de ces redevances seront déduits des paiements dus au Gouvernement de l'Islande conformément aux dispositions de cet Accord. A moins que le Conseil n'y consente, le Gouvernement de l'Islande ne perçoit aucune redevance supplémentaire pour l'usage de l'un quelconque des services par des usagers autres que les ressortissants islandais.» Article 9 Dans l'article XXVI de l'Accord a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: « 1. Toute proposition d'amendement au présent Accord peut être faite par un Gouvernement contractant ou par le Conseil, La proposition est communiquée par écrit au Secrétaire général qui la transmet à tous 977

Navigation aérienne les Gouvernements contractants en leur demandant de l'aviser formellement s'ils l'acceptent ou non. 2. L'adoption d'un amendement exige le consentement des deux tiers de tous les Gouvernements contractants dont le total des contributions pour l'année en cours est au moins égal à quatre-vingt-dix pour cent. 3. L'amendement ainsi adopté entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants le 1er janvier de l'année suivant l'année au cours de laquelle le Secrétaire général a reçu l'acceptation officielle de l'amendement, communiquée par écrit, des Gouvernements contractants responsables pour au moins quatre-vingt-dix-huit pour cent des contributions pour l'année en cours. 4. Le Secrétaire général envoie des copies certifiées conformes de chaque amendement adopté à tous les Gouvernements contractants et leur notifie toutes les acceptations et la date d'entrée en vigueur de tout amendement.» b) le paragraphe 2 est supprimé. c) le paragraphe 3 est renuméroté 5. Chapitre II Amendement à l'Annexe III Article 10 Des nouvelles Sections III et IV, jointes en Appendice au présent Protocole, sont ajoutées à l'Annexe III à l'Accord. Chapitre III Dispositions protocolaires Article 11 L'Accord et le présent Protocole seront lus, interprétés et appliqués comme un seul et même instrument. Article 12 1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Gouvernements parties à l'Accord (ci-après dénommés «Les présentes Parties») jusqu'au 15 novembre 1982 au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion des Gouvernements en cause. 2. Le présent Protocole est subordonné à l'acceptation des Gouvernements signataires. 3. Les instruments d'acceptation ou d'adhésion seront déposés dès que possible auprès du Secrétaire général. 978

Navigation aérienne Article 13 1. Le présent Protocole entrera en vigueur le soixantième jour après la date à laquelle des instruments d'acceptation ou d'adhésion auront été déposés par toutes les présentes Parties. 2. Nonobstant ce qui précède, le présent Protocole sera appliqué provisoirement à compter du 1er janvier 1983, à l'exception de l'article 9. Article

14 1. Le présent Protocole sera aussi ouvert à l'adhésion de tous les Gouvernements autres que les présentes Parties. 2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général. 3. Si l'instrument d'adhésion est déposé avant l'entrée en vigueur de ce Protocole, le Gouvernement qui dépose l'instrument appliquera ce Protocole provisoirement à partir du 1er janvier de l'année qui suit le dépôt de l'instrument. Si l'instrument est déposé après l'entrée en vigueur de ce Protocole, il prendra effet au 1er janvier de l'année qui suit le dépôt de l'instrument. 4. Cette adhésion sera réputée constituer une adhésion à l'Accord amendé par le présent Protocole. Article 15 Le Secrétaire général adressera des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Gouvernements signataires et adhérents et leur notifiera: a) toutes les signatures du présent Protocole; b) le dépôt de tout instrument d'acceptation ou d'adhésion; c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 13. En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole, au nom de leurs Gouvernements respectifs. Fait à Montréal le troisième jour du mois de novembre de l'année mil neuf cent quatre-vingt-deux, en français, en anglais et en espagnol, les trois textes faisant également foi, en un exemplaire unique qui sera déposé auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. (Suivent les signatures) 29484 979

Navigation aérienne Appendice Nouvelles Sections III et IV de l'Annexe III à l'Accord: «Section III Redevances d'usage 1. Conformément à l'article XIV du présent Accord, le Conseil détermine, le 20 novembre 1982 au plus tard, une redevance d'usage unique pour chaque traversée d'aéronef civil effectuée pendant l'année civile 1983, en ce qui concerne les services financés collectivement. Cette redevance est calculée en divisant quatre-vingt-quinze pour cent des coûts estimatifs approuvés, exprimés en dollars des Etats-Unis, qui sont imputables à l'aviation civile en 1983 (définis au paragraphe 6 ci-dessous), majorés d'un ajustement au titre des déficits de recouvrement ou diminués d'un ajustement au titre des excédents de recouvrement en 1981 (calculés conformément aux dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessous), par le nombre total de traversées effectuées en 1981, le montant étant arrondi au dollar des Etats-Unis le plus proche. 2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, une fois que les dates qui y figurent auront été modifiées comme il convient, régissent le calcul de la redevance d'usage perçue pour chaque traversée d'aéronef civil effectuée durant l'année civile 1984 et les années suivantes. 3. L'excédent ou le déficit de recouvrement dont fait mention le paragraphe 1 ci-dessus correspond à la différence entre le montant qui peut être perçu pour une année quelconque (paragraphe 4 ci-dessous) et le total des montants facturés aux usagers pour cette même année (paragraphe-5 ci-dessous). 4. Le montant qui peut être perçu en 1981 (pour le calcul de la redevance d'usage de 1983) équivaut à quatre-vingts pour cent de quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile en 1981, majorées du déficit de recouvrement en 1979. En 1982, il équivaut à quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile en 1982, majorées du déficit de recouvrement en 1980. Pour 1983 et les années suivantes, le montant qui pourra être perçu équivaudra à quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses approuvées imputables à l'aviation civile pour l'année en question, diminuées de l'excédent de recouvrement ou majorées du déficit de recouvrement enregistré deux ans plus tôt. 5. Pour le calcul de la redevance d'usage pour 1983, les montants facturés aux usagers en 1981 (nécessaires pour déterminer si, en 1981, il y a eu un excédent ou un déficit de recouvrement) sont calculés en mul- 980

Navigation aérienne tripliant la partie de la redevance d'usage perçue en 1981 au titre du présent Accord, exprimée en livres sterling, par le nombre de traversées effectuées en 1981 et en convertissant ensuite le produit ainsi obtenu en dollars des Etats-Unis aux taux de change convenus pour 1981. Pour les années suivantes, les montants facturés aux usagers seront calculés de la même manière, avec les changements de date qui s'imposent.

6. Aux fins du calcul des redevances d'usage, les pourcentages ci-après des coûts financés collectivement (c'est-à-dire quatre-vingt-quinze pour cent du total des coûts) sont imputables à l'aviation civile internationale: a. 100 pour cent des coûts des services de la circulation aérienne; b. 30 pour cent des coûts des services météorologiques (observations synoptiques en surface et en altitude) et des services de télécommunications météorologiques correspondants; c. 100 pour cent de la fonction aviation internationale de l'Office météorologique de Reykjavik; d. 100 pour cent des coûts des services de télécommunications aéronautiques et du câble (MET/COM exceptés).» «Section IV Rapport sur les dépenses réelles L'état des dépenses réelles afférentes aux Services dont il est question au paragraphe 2 de l'article VIII du présent Accord est établi en dollars des Etats-Unis. A cette fin, les dépenses réelles en couronnes de chaque mois civil sont convertis en dollars des Etats-Unis, au cours moyen du marché fourni par la Banque centrale de l'Islande le premier jour du mois considéré. Ces conversions figurent dans la vérification mentionnée au paragraphe 2 de l'article VIII.» 29484 981

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant l'amendement des accords sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans l'Atlantique Nord du 17 octobre 1984 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1984 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft 47 Cahier Numero Geschäftsnummer 84.077 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 27.11.1984 Date Data Seite 951-981 Page Pagina Ref. No 10 104 202 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.