

Convenis internacionals

Acord

Acord entre el Govern del Principat d'Andorra i el Govern de la República Francesa relatiu a l'aviació civil i a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra.

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 30 de juny del 2022 ha aprovat la ratificació al següent:

Acord entre el Govern del Principat d'Andorra i el Govern de la República Francesa relatiu a l'aviació civil i a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra

L'Acord entre el Govern d'Andorra i el Govern de la República Francesa relatiu a l'aviació civil i a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra està estretament lligat amb el Conveni sobre l'aviació civil internacional (altrament anomenat "Conveni de Chicago"), adoptat a Chicago el 7 de desembre de 1944.

Amb l'entrada en vigor del Conveni de Chicago a Andorra el 25 de febrer del 2001, Andorra va adquirir una sèrie de responsabilitats i es va comprometre a oferir garanties relatives a la seguretat en l'aviació civil.

Durant l'any 2007, i seguint el programa USOAP (per les sigles en anglès, Universal Safety Oversight Audit Programme o Programa universal d'auditoria de la vigilància de la seguretat operacional), iniciat per l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (en endavant, "OACI") l'any 1997, una delegació especialitzada en seguretat operacional es va desplaçar a Andorra per fer l'auditoria de supervisió de la seguretat del Programa esmentat.

El resultat de l'auditoria USOAP situava Andorra al 25% de compliment de les qüestions protocol·làries formulades, tenint en compte que només es van valorar els àmbits on hi havia activitat. Això volia dir concretament que totes les qüestions que no eren aplicables al país no computaven en la nota (aeroports, aeronaus nacionals matriculades al país, llicències, etc.). Amb aquest resultat es va considerar Andorra el pitjor país de la zona europea i atlàntica del nord (EUR/NAT), i entre el 10% dels pitjors estats membres de l'OACI.

Entre els incompliments, es posaven especialment de manifest dos punts: d'una banda, es constatava que Andorra no disposava d'un organisme a càrrec de la investigació d'incidents i d'accidents que fos independent de l'autoritat aeronàutica andorrana, si bé la Llei de navegació aèria, del 9 de novembre del 2000, ho preveia. D'altra banda, es constatava que era necessari oferir els serveis de navegació aèria (entre els quals, ATS –Air Traffic Services–, AIS –Aeronautical Information Services– i MET-Meteo) i que Andorra no disposava de mitjans ni experiència en aquest camp. Cal mencionar també que històricament els serveis de navegació aèria (en endavant, "ANS") eren prestats per França, però no existia base jurídica per fer-ho.

Ambdós consideracions anaven acompanyades de la recomanació de l'OACI de formalitzar convenis amb els països veïns per tal de proveir aquests serveis, per una banda, d'un organisme d'investigació d'accidents i d'incidents que garantís el servei, i per l'altra establint una base jurídica per al servei que ja estava proveït França en matèria d'ANS. En aquell moment, Andorra es va comprometre a resoldre les deficiències detectades, així com d'altres relatives a la creació d'una autoritat aeronàutica, creació de reglaments i procediments, etc., abans del 2010. No obstant això, les negociacions amb França sobre el projecte d'Acord no es van iniciar fins al 2018.

L'Acord consta de 18 articles, dels quals 11 contenen la substància principal (articles 1 a 10 i article 12). Es tracta de disposicions relatives al manteniment íntegre de la sobirania andorrana, als ANS, al finançament,



a la protecció del medi ambient, i a les qüestions més jurídiques com la responsabilitat o les investigacions judicials. Per a la resta, es preveuen els àmbits següents: procediments i normativa que s'ha de seguir, cooperació i les disposicions finals usuals contingudes en els tractats internacionals relatives a la durada, a la denúncia, a la resolució de les controvèrsies i finalment a l'entrada en vigor.

El text va ser signat a Andorra el dia 21 d'abril del 2022 entre el ministre de la Presidència, Economia i Empresa del Principat d'Andorra, Sr. Jordi Gallardo Fernández, i l'ambaixador de la República Francesa a Andorra, Sr. Jean-Claude Tribolet.

Tenint en compte les consideracions esmentades, s'aprova:

La ratificació de l'Acord entre el Govern del Principat d'Andorra i el Govern de la República Francesa relatiu a l'aviació civil i a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra.

El Ministeri d'Afers Exteriors informará de la data d'entrada en vigor d'aquest Acord.

Casa de la Vall, 30 de juny del 2022

Roser Suñé Pascuet
Síndica General

Nosaltres els coprínceps manifestem el consentiment de l'Estat per obligar a través d'ell, n'ordenem la publicació en el Butlletí Oficial del Principat d'Andorra, i autoritzem que a partir d'aquell moment es pugui lliurar l'instrument de ratificació corresponent.

Joan Enric Vives Sicília
Bisbe d'Urgell
Copríncep d'Andorra

Emmanuel Macron
President de la República Francesa
Copríncep d'Andorra

Acord entre el Govern del Principat d'Andorra i el Govern de la República Francesa relatiu a l'aviació civil i a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra

El Govern del Principat d'Andorra, d'una part,

i

el Govern de la República Francesa, de l'altra part,

en endavant denominats "les parts",

Considerant que, per assegurar la seguretat i la regularitat de la circulació aèria, és necessari definir regles pertinents en el marc del Conveni sobre l'aviació civil internacional (en endavant denominat "Conveni de Chicago"), signat a Chicago el 7 de desembre de 1944, al qual el Principat d'Andorra i la República Francesa es van adherir, i en especial dels seus annexos 3, 11, 13 i 15;

Considerant que és necessari, en benefici de la seguretat aèria, que el Govern del Principat d'Andorra i el Govern de la República Francesa coordinin les seves accions pel que fa a les investigacions sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts en l'espai aeri o el territori del Principat d'Andorra;

Tenint en compte les excel·lents relacions d'amistat, de cooperació i de bon veïnatge existents entre les dos parts;

Vist el pla regional de navegació aèria de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (en endavant denominada "OACI"), segons el qual l'espai aeri sobre Andorra està situat dins la regió d'informació de vol o *flight*

information region (en endavant denominada "FIR") de Bordeus (en endavant, "LFBB") i dins la regió superior d'informació de vol o *upper information region* (en endavant denominada "UIR") de França;

Han convingut el següent:

Article 1. Sobirania

No es pot considerar que aquest Acord infringeix el dret sobirà que el Principat d'Andorra exerceix en el seu espai aeri, de conformitat amb l'article 1 del Conveni de Chicago.

Article 2. Circulació aèria

1. La part francesa estableix i garanteix els serveis de circulació aèria en benefici de la circulació aèria general sobre el territori de la part andorrana de conformitat amb les disposicions de l'OACI, tal com les ha adoptat la part francesa. La responsabilitat de la part francesa es limita a consideracions tècniques i operacionals relatives a l'encaminament segur i eficaç de les aeronaus.

2. Els serveis de circulació aèria proporcionats per la part francesa sobre el territori del Principat d'Andorra ho són, en tota la mesura del possible, de conformitat amb les necessitats de la part andorrana.

Article 3. Meteorologia aeronàutica

La part francesa estableix i garanteix els serveis de meteorologia aeronàutica sobre el territori del Principat d'Andorra de conformitat amb les disposicions del Conveni de Chicago, tal com les ha adoptat la part francesa.

Article 4. Informació aeronàutica

1. En aplicació de l'annex 15 del Conveni de Chicago, relatiu als serveis d'informació aeronàutica, les parts garanteixen de forma conjunta un servei d'informació aeronàutica.

2. La informació aeronàutica del Principat d'Andorra és publicada pel servei francès d'informació aeronàutica de la forma prevista i definida per a la informació aeronàutica francesa. Les modalitats de sol·licitud de publicació es defineixen per acord entre les autoritats competents andorranes i franceses.

3. El Principat d'Andorra és responsable de les dades aeronàutiques i de les informacions aeronàutiques que cobreixen el seu territori. Les dades aeronàutiques i les informacions aeronàutiques que la part francesa facilita en benefici de la part andorrana indiquen clarament que es proporcionen amb l'autorització d'Andorra.

4. Els usuaris de l'espai aeri són informats de les dades necessàries per utilitzar els serveis de circulació aeronàutica i de meteorologia aeronàutica en la FIR de Bordeus i la UIR de França a través de la informació aeronàutica publicada per la part francesa.

Article 5. Estructures de l'espai aeri

La part francesa pot establir sobre del territori del Principat d'Andorra les estructures d'espai aeri necessàries per garantir els serveis de circulació aèria previstos a l'article 2.

Article 6. Perills per a la circulació aèria

La part andorrana informa al més aviat possible la part francesa de qualsevol situació que pugui representar un perill per a la circulació aèria sobre el seu territori.

Article 7. Investigacions de seguretat sobre els accidents i els incidents d'aviació i enviament d'informes

1. L'Autoritat Aeronàutica Andorrana (en endavant denominada "AAA") delegarà al Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (en endavant denominat "BEA") les investigacions de seguretat sobre els accidents i els incidents de les aeronaus civils sobrevinguts a l'espai aeri o en el territori del Principat d'Andorra, de conformitat amb les disposicions de l'annex 13 del Conveni de Chicago sobre l'aviació civil internacional. Aquestes investigacions de seguretat es duen a terme de conformitat amb les disposicions d'aquest annex, del Reglament (UE) 996/2010 del 20 d'octubre del 2010, sobre les investigacions i la prevenció dels accidents i dels incidents en l'aviació civil (en endavant, "el Reglament 996/2010"), i amb les



disposicions pertinents del Codi de Transports francès. A aquest efecte, l'AAA garantirà al BEA tots els drets i les facultats previstos per l'annex 13 del Conveni de Chicago i pel Reglament 996/2010.

2. L'únic objectiu d'aquestes investigacions de seguretat és determinar les causes amb la finalitat de prevenir els accidents i els incidents, i no determinar culpes o responsabilitats.

3. Amb aquest objectiu, l'AAA notifica sistemàticament els accidents i els incidents greus sobrevinguts en el territori del qual és responsable d'acord amb el Conveni de Chicago. L'AAA designa un representant acreditat, encarregat de facilitar in situ la investigació de seguretat del BEA.

4. La part andorrana garanteix l'exercici de les facultats del BEA i dels seus investigadors previstes en l'annex 13 del Conveni de Chicago i en el Reglament 996/2010. Aquestes facultats inclouen, en especial, l'accés al lloc i a les dades situades a Andorra i el poder de decisió, inclosos en territori andorrà, en relació amb els assajos destructius; la comunicació exclusiva del BEA a les víctimes, als seus familiars o al públic en relació amb l'avançament de les investigacions.

5. Qualsevol decisió relativa a la divulgació, així com a l'ús amb finalitats de determinació de culpes o de responsabilitats, d'informació o d'elements d'investigació sensibles protegits en els termes de l'apartat 5.12 de l'annex 13 del Conveni de Chicago i de l'article 14 del Reglament 996/2010 seran competència exclusiva de l'AAA, llevat que l'autoritat competent en matèria d'administració de justícia a Andorra determini que la divulgació d'aquests elements és més important que les implicacions negatives que aquesta mesura pugui comportar, a escala nacional i internacional, sobre la investigació de seguretat en curs o sobre qualsevol investigació de seguretat futura. Abans de prendre una tal decisió, haurà d'haver obtingut prèviament l'opinió indicativa de la direcció del BEA.

6. Els informes i les actes elaborats en aplicació de les disposicions dels apartats anteriors són sistemàticament adreçats pel BEA a l'AAA.

Article 8. *Finançament de les investigacions de seguretat i de la publicació dels informes*

La part andorrana es fa càrrec de les despeses ocasionades per les investigacions de seguretat que s'executin en aplicació de l'article 7 i per la publicació dels informes. Les parts definiran de comú acord les modalitats de pagament d'aquestes despeses.

Article 9. *Responsabilitat legal*

1. Qualsevol acció en responsabilitat administrativa que impliqui agents de la part francesa que garanteixen els serveis de circulació aèria sobre el territori del Principat d'Andorra en el marc de la seva missió està subjecta a les jurisdiccions franceses competents i es regeix pel dret francès aplicable.

2. Qualsevol acció en responsabilitat penal que impliqui agents de la part francesa que garanteixen els serveis de circulació aèria sobre el territori del Principat d'Andorra en el marc de la seva missió està subjecta a les jurisdiccions andorranes i franceses. Les parts faran tot el possible per prevenir conflictes de jurisdicció que puguin derivar-se de l'exercici concurrent de les competències de les seves jurisdiccions penals respectives.

Article 10. *Investigacions judicials*

1. Les investigacions judicials són dirigides per l'autoritat competent andorrana de conformitat amb les disposicions d'aquest Acord.

2. A excepció dels elements d'investigació sensibles previstos a l'apartat 5 de l'article 7 d'aquest Acord, a demanda de les jurisdiccions andorranes competents, el BEA comunica els objectes, les dades, les informacions els informes i les actes que resultin de l'examen dels fets recollits durant la investigació de seguretat quan aquests elements ja no siguin necessaris per a la investigació de seguretat.

3. L'autoritat competent andorrana que dirigeix la investigació judicial es coordina amb l'investigador designat pel BEA, de conformitat amb el paràgraf 5.10 de l'annex 13 del Conveni de Chicago i els articles 12 i 14 del Reglament 996/2010.



Article 11. *Normativa i procediments*

La normativa i els procediments relatius als serveis de circulació aèria, a les regles de l'aire, a les comunicacions, a la navegació, a la vigilància i a la meteorologia aeronàutica aplicats per la part francesa en l'espai aeri francès també són aplicables, de manera idèntica, a l'espai aeri andorrà, en el marc d'aquest Acord.

Article 12. *Protecció del medi ambient*

En l'execució d'aquest Acord, la part francesa garanteix una protecció del medi ambient del territori del Principat d'Andorra i del seu espai aeri equivalent a la del seu propi territori i espai aeri.

Article 13. *Cooperació*

La part andorrana facilita, en la mesura del possible, la prestació per la part francesa dels serveis previstos als articles 2, 3 i 4 d'aquest Acord. Les modalitats de dipòsit i clausura de plans de vol es defineixen per acord entre les autoritats competents andorranes i franceses.

Article 14. *Cost dels serveis i equipaments de circulació aèria, de meteorologia aeronàutica i d'informació aeronàutica*

Els costos dels serveis i dels equipaments en ruta de circulació aèria, de meteorologia aeronàutica i d'informació aeronàutica corresponents a l'àmbit d'aplicació dels articles 2, 3 i 4 d'aquest Acord es comptabilitzen en la base de costos de les tarifes de ruta de la part francesa i són neutres per a la part andorrana. Els serveis eventuais de circulació aèria i de meteorologia aeronàutica d'heliport/aeròdrom poden, si escau, ser objecte d'esmenes a aquest Acord.

Article 15. *Modificacions*

Aquest Acord pot ser modificat en qualsevol moment per acord escrit entre les parts. Les modificacions eventuais entren en vigor després que cada part hagi completat els procediments interns requerits al respecte.

Article 16. *Durada i denúncia*

Aquest Acord es conclou per una durada indefinida.

Pot ser denunciat en qualsevol moment per qualsevol de les parts, per escrit i per via diplomàtica. En aquest cas, deixarà de ser vigent sis (6) mesos després de la data de recepció de la notificació escrita.

Article 17. *Resolució de controvèrsies*

Ambdós parts es comprometen a resoldre de comú acord per la via diplomàtica qualsevol controvèrsia relativa a la interpretació o a l'aplicació d'aquest Acord.

Article 18. *Entrada en vigor*

Cada part notifica a l'altra per via diplomàtica el compliment dels procediments interns requerits al respecte per a l'entrada en vigor d'aquest Acord, que tindrà efecte trenta (30) dies després de la data de recepció de la darrera notificació.