Protocole d'application de la Convention alpine de 1991 dans le domaine des transports

Préambule

La République fédérale d'Allemagne,
la République d'Autriche,
la République française,
la République italienne,
la Principauté de Liechtenstein,
la Principauté de Monaco,
la République de Slovénie,
la Confédération suisse,
ainsi que
la Communauté européenne,

Conformément à leur mission, découlant de la Convention sur la protection des Alpes (Convention Alpine) du 7 novembre 1991, d'assurer une politique globale de protection et de développement durable de l'espace alpin;

En application de leurs obligations découlant de l'art. 2 al. 2 et 3 de la Convention alpine;

Conscientes que les écosystèmes et les paysages de l'espace alpin sont particulièrement sensibles, que ses conditions géographiques et sa topographie risquent d'accroître la pollution et les nuisances sonores et qu'il contient des ressources naturelles ou un patrimoine culturel unique;

Conscientes que sans mesures appropriées, le trafic et les nuisances écologiques qu'il entraîne ne cesseront d'augmenter en raison de l'intégration renforcée des marchés, du développement socio-économique et des activités de loisirs;

Convaincues que la population locale doit être en mesure de déterminer son propre projet de développement social, culturel et économique et de participer à sa mise en œuvre dans le cadre institutionnel existant;

Conscientes que le trafic a un impact important sur l'environnement et que les nuisances qu'il entraîne créent des risques croissants du point de vue de l'écologie, de la santé et de la sécurité, et qu'il appartient d'adopter une approche commune;

Conscientes que lors du transport de matières dangereuses, des mesures de sécurité renforcées sont nécessaires;

Conscientes de la nécessité de mettre en place une observation, une recherche, une information et une consultation aussi complètes que possible pour établir les corrélations entre le trafic, l'environnement, la santé et le développement économique et pour contribuer à la réduction des nuisances;

Conscientes du fait que, dans l'espace alpin, une politique des transports basée sur les principes de durabilité correspond à l'intérêt des populations alpines mais aussi extra-alpines,

et qu'elle est également nécessaire à la préservation des espaces alpins à la fois en tant qu'habitat et qu'espace économique et naturel;

Conscientes que ni les capacités actuelles des infrastructures de transport, ni les potentialités de l'interopérabilité et des modes de transport les plus respectueux de l'environnement (chemin de fer, transport fluvio-maritime et ferroutage) ne sont utilisés de manière suffisante et qu'il y a lieu de les optimiser en renforçant les réseaux à l'intérieur et à l'extérieur des Alpes;

Conscientes que les décisions prises en matière d'aménagement du territoire et de politique économique à l'intérieur et à l'extérieur des Alpes ont une répercussion majeure sur l'évolution du trafic alpin;

Désirant contribuer de manière décisive au développement durable et à l'amélioration de la qualité de vie par la maîtrise du volume du trafic, par une gestion des transports plus respectueux de l'environnement et par l'accroissement de l'efficacité des systèmes de transports existants;

Convaincues qu'il y a lieu d'harmoniser les intérêts économiques, les nécessités sociales et les exigences écologiques;

Dans le respect des conventions bilatérales et multilatérales conclues entre les Parties contractantes et la Communauté Européenne, notamment dans le domaine des transports;

Convaincues que certains problèmes ne peuvent être résolus que dans un cadre transfrontalier et exigent des mesures communes de la part des Etats alpins;

sont convenues de ce qui suit:

Chapitre 1

Dispositions générales

Art. 1 Objectifs

(1) Les Parties contractantes s'engagent à mener une politique des transports durable qui:

- a) réduise les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché;
- b) contribue au développement durable des habitats et des espaces économiques qui constituent le milieu de vie des populations résidant dans l'espace alpin, et ce, par la mise en œuvre d'une politique des transports qui englobe

la totalité des modes de transport et qui soit harmonisée entre les différentes Parties contractantes;

- c) contribue à réduire et, dans la mesure du possible, évite les effets susceptibles de mettre en danger le rôle et la biodiversité de l'espace alpin – dont l'importance dépasse les limites des régions alpines – et la conservation de son patrimoine naturel et culturel;
- d) assure la circulation intra-alpine et transalpine à des coûts économiquement supportables, par un accroissement de l'efficacité des systèmes de transport et par la promotion des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en ressources naturelles;
- e) assure des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à développer le secteur des transports en défendant les principes de précaution, de prévention et de pollueur-payeur.

Art. 2 Définitions

Selon le présent protocole, on entend par:

«Trafic transalpin»: trafic constitué de trajets ayant leur point de départ et d'arrivée à l'extérieur de l'espace alpin.

«Trafic intra-alpin»: trafic constitué de trajets ayant leur point de départ et/ou d'arrivée à l'intérieur de l'espace alpin.

«Nuisances et risques supportables»: nuisances et risques à définir au cours de la procédure des études d'impact sur l'environnement et d'analyses des risques. L'objectif de cette définition est de maîtriser et, si nécessaire, de réduire, par le biais de mesures appropriées, les nuisances et les risques liés aux nouveaux ouvrages et aux infrastructures existantes ayant un impact considérable sur le territoire.

«Coûts externes»: coûts qui ne sont pas supportés par l'utilisateur d'un bien ou d'un service: ils comprennent l'utilisation des infrastructures lorsque celle-ci est gratuite, les dommages, la pollution, le bruit, les coûts sanitaires associés à l'utilisation des transports et aux accidents.

«Nouveaux ouvrages à grande échelle, transformations ou agrandissements importants d'infrastructures existantes en matière de transports»: projets d'infrastructure qui doivent être soumis, conformément au droit national applicable aux études d'impact ou conformément aux conventions internationales en vigueur, à une étude d'impact sur l'environnement.

«Routes à grand débit»: autoroutes à deux ou à plusieurs chaussées, exemptes de croisement, ou toute route ayant un impact assimilable à celui d'une autoroute.

«Objectifs de qualité environnementale»: objectifs-cibles fournissant une description du niveau de qualité environnementale à atteindre, tout en tenant compte des interactions sur le plan des écosystèmes. Ils définissent des critères de qualité, actualisables, relatifs à la protection du patrimoine naturel et culturel, d'un point de vue matériel, géographique et temporel.

«Normes de qualité environnementale»: normes concrètes permettant d'atteindre les objectifs de qualité environnementale: elles déterminent les objectifs applicables à certains paramètres, les procédés de mesure ou les conditions-cadres.

«Indicateurs de qualité environnementale»: indicateurs permettant de mesurer ou d'évaluer l'état actuel des atteintes à l'environnement et d'établir des prévisions sur leur évolution.

«Principe de précaution»: principe selon lequel il ne faut pas différer les mesures visant à éviter, maîtriser ou réduire les impacts graves ou irréversibles pour la santé et l'environnement, en avançant que la recherche scientifique n'a pas encore prouvé de façon rigoureuse l'existence d'une relation de cause à effet entre les substances visées d'une part et leur nocivité potentielle pour la santé et l'environnement d'autre part.

«Principe de pollueur-payeur»: y compris la prise en charge des effets induits: principe en vertu duquel les coûts afférents à la prévention, à la maîtrise, à la réduction de la pollution et à la remise de l'environnement dans un état acceptable, sont à la charge des pollueurs. Ces derniers doivent, autant que faire se peut, supporter la totalité du coût des effets des transports sur la santé et l'environnement.

«Etude d'opportunité»: examen, conforme à la législation nationale, lors de la planification de nouveaux ouvrages à grande échelle ou de transformations ou agrandissements importants d'infrastructures existantes en matière de transports, qui porte sur l'opportunité des projets tant du point de vue de la politique des transports que des impacts économiques, écologiques et socio-culturels.

Art. 3 Transports durables et mobilité

(1) Afin que les transports puissent se développer de façon durable, les parties contractantes s'engagent, par une politique concertée des transports et de l'environnement, à contenir les nuisances et les risques liés à la circulation, en prenant en compte:

- a) l'importance de l'environnement de sorte que:
 - aa) l'utilisation des ressources naturelles soit réduite à un niveau qui, dans la mesure du possible, ne dépasse pas leur capacité naturelle de régénération;
 - bb) les émissions nocives soient réduites à un niveau ne nuisant pas à la capacité d'absorption des milieux concernés;
 - cc) le dépôt de matières dans l'environnement soit limité de façon à éviter de porter préjudice aux structures écologiques et aux cycles naturels;
- b) les exigences des populations de façon à:
 - aa) permettre l'accessibilité aux personnes, aux emplois, aux marchandises et aux services tout en préservant l'environnement, en économisant énergie et espace, et en satisfaisant aux besoins essentiels de la population;

- bb) ne pas mettre en danger la santé des personnes et réduire les risques de catastrophes relatives à l'environnement ainsi que le nombre et la gravité des accidents;
 - c) l'importance des critères économiques de façon à
 - aa) augmenter la rentabilité du secteur des transports et internaliser les coûts externes;
 - bb) optimiser l'utilisation des infrastructures existantes;
 - cc) conforter les emplois dans les entreprises performantes des différents secteurs économiques;
 - d) la nécessité de mettre en place des mesures renforcées contre les nuisances sonores, en raison de la topographie particulière des Alpes.
- (2) En accord avec les législations nationales et internationales en vigueur dans le domaine des transports, les Parties contractantes s'engagent à développer des stratégies, des objectifs et des mesures nationaux, régionaux et locaux
- a) qui prennent en compte les différentes données environnementales, économiques et socioculturelles ainsi que les différents besoins;
 - b) qui permettent de réduire les nuisances sur l'environnement liées à la circulation, par la mise en place d'outils économiques combinés à des mesures relatives à l'aménagement du territoire et à la gestion des flux de circulation.

Art. 4 Prise en compte des objectifs dans les autres politiques

(1) Les Parties contractantes s'engagent à prendre également en considération les objectifs du présent protocole dans leurs autres politiques.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à anticiper et à évaluer les autres politiques, les autres stratégies et concepts mis en œuvre hors du domaine des transports, au regard des conséquences qui en découlent dans ce domaine.

Art. 5 Participation des collectivités territoriales

(1) Les Parties contractantes encouragent la coopération internationale entre les institutions compétentes afin de trouver les meilleures solutions transfrontalières et s'accorder sur des solutions harmonisées.

(2) Chaque Partie contractante définit dans son cadre institutionnel le meilleur niveau de coordination et de coopération entre les institutions et les collectivités territoriales directement concernées, afin de promouvoir une solidarité dans la responsabilité, notamment pour exploiter et développer les synergies dans l'application des politiques de transport ainsi que dans la mise en œuvre des mesures qui en découlent.

(3) Les collectivités territoriales directement concernées sont parties prenantes aux différents stades de préparation et de mise en œuvre de ces politiques et mesures dans le respect de leurs compétences, dans le cadre institutionnel existant.

Art. 6 Réglementations nationales renforcées

Afin de protéger la sensibilité écologique de l'espace alpin et sans porter préjudice aux conventions internationales en vigueur, les Parties contractantes peuvent prendre des mesures de protection renforcées, en raison de situations particulières relatives aux espaces naturels ou pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'environnement.

Chapitre II
Mesures spécifiques

A) Stratégies, concepts, projets

Art. 7 Stratégie générale de la politique des transports

(1) Dans l'intérêt de la durabilité, les Parties contractantes s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers harmonisés, qui

- a) assure la bonne coordination des différents modes et moyens de transport et favorise l'intermodalité;
- b) optimise l'exploitation des systèmes de transports et des infrastructures existants dans l'espace alpin, entre autres par le recours à la télématique, en imputant au mieux les coûts externes et les coûts d'infrastructure aux usagers, en fonction des nuisances générées.
- c) favorise, par des mesures structurelles et d'aménagement du territoire, un transfert des transports des personnes et des marchandises vers les moyens de transport plus respectueux de l'environnement et vers des systèmes de transports intermodaux;
- d) mette en œuvre les possibilités de réduction du volume du trafic.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires visant à assurer au mieux

- a) la protection des voies de communication contre les risques naturels;
- b) dans les zones subissant particulièrement les nuisances liées aux transports, la protection des personnes et de l'environnement;
- c) la réduction progressive des émissions de substances nocives et des émissions sonores de l'ensemble des modes de transport et ce, en employant les meilleures technologies utilisables;
- d) une meilleure sécurité des transports.

Art. 8 Procédure d'évaluation et de consultation intergouvernementale

(1) Lorsqu'elles construisent, modifient ou agrandissent de façon significative des infrastructures de transports, les Parties contractantes s'engagent à réaliser des études d'opportunité, des études d'impact sur l'environnement et des analyses des

risques et à prendre en compte leurs résultats dans le respect des objectifs du présent protocole.

(2) L'équipement des Alpes en infrastructures de transport doit se faire de manière coordonnée et concertée. En cas de projets ayant un impact transfrontalier significatif, les Parties contractantes s'engagent à procéder, au plus tard après présentation des études, à des consultations mutuelles avec les Parties contractantes concernées. Ces dispositions ne portent pas préjudice au droit de chaque Partie contractante de réaliser des infrastructures de transport qui auront été adoptées conformément à leur ordre juridique interne au moment de l'adoption du présent protocole ou dont la nécessité aura été établie aux termes de la loi.

(3) Les Parties contractantes encouragent la prise en compte renforcée de la politique des transports dans la gestion environnementale des entreprises.

B) Mesures techniques

Art. 9 Transports publics

Afin de maintenir et d'améliorer de façon durable l'organisation économique et la structure de l'habitat ainsi que le caractère attractif et touristique de l'espace alpin, les Parties contractantes s'engagent à encourager la création et le développement de systèmes de transports publics conviviaux et adaptés à l'environnement.

Art. 10 Transport ferroviaire et fluvio-maritime

(1) Afin d'exploiter la capacité particulière du chemin de fer à répondre aux besoins du transport de longue distance, et de mieux utiliser le réseau ferroviaire pour la mise en valeur touristique et économique des Alpes, les Parties contractantes favorisent, dans le cadre de leurs compétences:

- a) l'amélioration des infrastructures ferroviaires par la construction et le développement des grands axes ferroviaires transalpins, y compris les voies de raccordement et la mise en place de terminaux adaptés;
- b) l'optimisation de l'exploitation des entreprises ferroviaires et leur modernisation, en particulier dans le domaine du trafic transfrontalier;
- c) l'adoption de mesures visant à transférer sur le rail le transport à longue distance des marchandises et à rendre plus équitable la tarification d'usage des infrastructures de transport;
- d) les systèmes de transports intermodaux ainsi que le développement du transport ferroviaire;
- e) l'utilisation renforcée du rail et la création de synergies favorables à l'usager entre les transports des voyageurs sur longue distance, les transports régionaux et les transports locaux;

(2) En vue de diminuer la part du transit des marchandises par voie terrestre, les Parties contractantes favorisent les efforts entrepris pour aboutir à une utilisation accrue des capacités de la navigation fluviale et maritime.

Art. 11 Transports routiers

(1) Les Parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

(2) Des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés, si:

- a) les objectifs fixés dans l'art. 2, al. 2, let. j de la Convention alpine peuvent être atteints grâce à des mesures appropriées de précaution et de compensation qui découleront des résultats fournis par une étude d'impact sur l'environnement;
- b) les besoins en matière de transports ne peuvent être satisfaits, ni par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, ni par l'extension ou la construction d'infrastructures ferroviaires ou fluvio-maritimes, ni par l'amélioration d'un transport combiné, ni par d'autres mesures relatives à l'organisation des transports;
- c) les résultats apportés par l'étude d'opportunité ont montré que le projet est économiquement viable, que les risques sont maîtrisés et que le résultat de l'étude d'impact sur l'environnement est positif;
- d) les plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable sont pris en compte.

(3) Toutefois, en raison de la structure géographique et de l'organisation particulière de l'espace alpin, qui ne peut pas toujours être desservi par les seuls moyens de transport public, les Parties contractantes soutiennent, dans ces zones éloignées, la création et le maintien d'infrastructures de transport suffisantes, permettant un transport individuel efficace.

Art. 12 Transports aériens

(1) Les Parties contractantes s'engagent à réduire autant que faire se peut, sans les reporter sur d'autres régions, les nuisances pour l'environnement causées par le trafic aérien, y compris le bruit causé par les aéronefs. En prenant en compte les objectifs de ce protocole, elles s'efforcent de limiter ou d'interdire, le cas échéant, la dépose à partir d'aéronefs en dehors des aérodromes. En vue de la protection de la faune sauvage, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, locales et temporaires, pour limiter les activités aériennes non-motorisées de loisir.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à améliorer les systèmes de transport public permettant de relier les aéroports se trouvant en bordure des Alpes et les différentes régions alpines, afin d'être en mesure de répondre à la demande de transports sans augmenter les nuisances sur l'environnement. Dans ce contexte, les Parties contractantes limitent autant que faire se peut la construction d'aéroports et l'agrandissement significatif des aéroports existant dans l'espace alpin.

Art. 13 Installations pour le tourisme

(1) Les Parties contractantes s'engagent à évaluer, en prenant en compte les objectifs de ce protocole, les effets sur le trafic de nouvelles installations touristiques et, si

nécessaire, à prendre des mesures préventives ou compensatoires pour atteindre les objectifs du présent protocole et des autres protocoles. La priorité sera donnée dans ce cas aux moyens de transport public.

(2) Les Parties contractantes soutiennent la création et le maintien de zones à faible circulation et de zones exemptes de circulation, l'exclusion des voitures dans certains lieux touristiques ainsi que des mesures favorisant le transport des touristes sans voitures.

Art. 14 Coûts réels

Souhaitant influencer sur la répartition modale du trafic par une meilleure prise en compte des coûts réels des différents modes de transport, les Parties contractantes conviennent d'appliquer le principe du pollueur-payeur et de soutenir la mise en place d'un système de calcul permettant de déterminer les coûts d'infrastructure et les coûts externes. L'objectif est d'introduire progressivement des systèmes de tarification spécifiques au trafic qui permettent de couvrir de façon équitable ces coûts réels et

- a) qui inciteront à l'utilisation de modes et de moyens de transport les plus respectueux de l'environnement;
- b) qui conduiront à une utilisation plus équilibrée des infrastructures des transports;
- c) qui inciteront à une réduction des coûts écologiques et socio-économiques par le biais de mesures structurelles et d'aménagement du territoire ayant une répercussion sur les transports.

C) Suivi et contrôle

Art. 15 Offre et utilisation en matière d'infrastructures de transport

(1) Les Parties contractantes s'engagent à inscrire dans un document de référence et à mettre périodiquement à jour l'état de la réduction des nuisances ainsi que l'état d'avancement et de développement des infrastructures de transport et des différents systèmes de transport à grand débit, de même que l'état de leur utilisation ou, selon le cas, de leur amélioration. Elles utiliseront à cette fin une présentation homogène.

(2) Sur la base de ce document de référence, les Parties contractantes examineront dans quelle mesure les dispositions de ce protocole et les stratégies, les concepts et les mesures de mise en œuvre y afférents, auront contribué à atteindre les objectifs de la Convention Alpine et, en particulier, de ce protocole.

Art. 16 Objectifs, critères et indicateurs de qualité environnementale

(1) Les Parties contractantes déterminent et mettent en œuvre des objectifs de qualité environnementale permettant la mise en place de moyens de transport durables.

(2) Elles conviennent de la nécessité de disposer de critères et d'indicateurs adaptés aux conditions spécifiques de l'espace alpin.

(3) L'application de ces critères et de ces indicateurs vise à mesurer l'évolution des nuisances du trafic sur l'environnement et la santé.

Chapitre III

Coordination, recherche, formation et information

Art. 17 Coordination et information

Les Parties contractantes conviennent, en cas de besoin, d'organiser des rencontres, afin:

- a) d'évaluer les impacts des mesures prises au titre du présent protocole;
- b) de se concerter préalablement à la prise de décisions importantes qui risquent d'avoir des répercussions significatives sur les autres Etats contractants;
- c) d'encourager les échanges d'informations concernant la mise en œuvre du présent protocole en utilisant en priorité les systèmes d'information existants;
- d) de se concerter sur les décisions importantes en matière de transport pour, en particulier, les inscrire dans une politique d'aménagement du territoire transfrontalière harmonisée.

Art. 18 Recherche et observation

(1) Les Parties contractantes encouragent et harmonisent, en étroite collaboration, la recherche et l'observation systématique sur les corrélations entre le transport et l'environnement dans l'espace alpin et sur les développements technologiques spécifiques accroissant l'efficacité économique des systèmes de transport respectueux de l'environnement.

(2) Les résultats des recherches et de l'observation en commun seront dûment pris en compte lors de l'examen de la mise en œuvre du protocole, notamment en vue de l'élaboration de méthodes et de critères permettant de décrire un développement durable du trafic.

(3) Les Parties contractantes veillent à ce que les différents résultats de la recherche et de l'observation systématique, obtenus aux niveaux nationaux, soient intégrés dans un système commun d'observation et d'information permanentes et qu'ils soient rendus accessibles au public dans le cadre institutionnel existant.

(4) Les Parties contractantes appuient les projets-pilotes permettant la mise en œuvre de concepts et de technologies de transports durables.

(5) Les Parties contractantes soutiennent les recherches visant à améliorer la méthodologie des études d'impact stratégique intermodales dans les Alpes.

Art. 19 Formation et information

Les Parties contractantes favorisent la formation initiale et continue ainsi que l'information du public sur les objectifs, les mesures et la mise en œuvre du présent protocole.

Chapitre IV
Contrôle et évaluation

Art. 20 Mise en œuvre

Les Parties contractantes s'engagent à veiller à la mise en œuvre du présent protocole en prenant toute mesure appropriée dans le cadre institutionnel existant.

Art. 21 Contrôle du respect des obligations

(1) Les Parties contractantes font régulièrement rapport au Comité permanent sur les mesures prises en vertu du présent protocole. Les rapports traitent également la question de l'efficacité des mesures prises. La Conférence alpine détermine la périodicité des rapports.

(2) Le Comité permanent examine ces rapports, afin de s'assurer que les Parties contractantes ont rempli leurs obligations qui découlent du présent protocole. Il peut aussi demander des informations complémentaires aux Parties contractantes concernées ou recourir à d'autres sources d'information.

(3) Le Comité permanent établit un rapport sur le respect par les Parties contractantes des obligations découlant du présent protocole, à l'attention de la Conférence alpine.

(4) La Conférence alpine prend connaissance de ce rapport. Si elle constate un manquement aux obligations, elle peut adopter des recommandations.

Art. 22 Evaluation de l'efficacité des dispositions

(1) Les Parties contractantes examinent et évaluent, de façon régulière, l'efficacité des dispositions du présent protocole. Dans la mesure où cela s'avère nécessaire pour la réalisation des objectifs, elles envisagent l'adoption des amendements appropriés au présent protocole.

(2) Dans le cadre institutionnel existant, les collectivités territoriales seront associées à cette évaluation. Les organisations non gouvernementales actives dans ce domaine peuvent être consultées.

Chapitre V

Dispositions finales

Art. 23 Liens entre la Convention alpine et le protocole

(1) Le présent protocole constitue un protocole de la Convention alpine au sens de son art. 2 et des autres articles pertinents de la Convention.

(2) Nul ne peut devenir partie au présent protocole s'il n'est pas Partie contractante à la Convention alpine. Toute dénonciation de la Convention alpine vaut également dénonciation du présent protocole.

(3) Lorsque la Conférence alpine délibère de questions relatives au présent protocole, seules les Parties contractantes au présent protocole peuvent prendre part au vote.

Art. 24 Signature et ratification

(1) Le présent protocole est ouvert à la signature des Etats signataires de la Convention alpine et de la Communauté européenne le 31 octobre 2000 et auprès de la République d'Autriche, dépositaire, à partir du 6 novembre 2000.

(2) Le présent protocole entre en vigueur pour les Parties contractantes qui ont exprimé leur consentement à être liées par ledit protocole trois mois après la date à laquelle trois Etats auront déposé leur instrument de ratification, acceptation ou approbation.

(3) Pour les parties qui expriment ultérieurement leur consentement à être liées par le protocole, le protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Après l'entrée en vigueur d'un amendement au protocole, toute nouvelle Partie contractante audit protocole devient Partie contractante au protocole tel qu'amendé.

Art. 25 Notifications

Le dépositaire notifie à tout Etat visé au préambule et à la Communauté européenne, pour ce qui concerne le présent protocole:

- a) toute signature,
- b) le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation,
- c) toute date d'entrée en vigueur,
- d) toute déclaration faite par une partie contractante ou signataire,
- e) toute dénonciation notifiée par une Partie contractante, y compris sa date d'effet.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

Fait à Lucerne, le 31 octobre 2000, en allemand, français, italien et slovène, les quatre textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives d'Etat de la République d'Autriche. Le depositaire communique copie certifiée conforme à toutes les parties signataires.

Suivent les signatures