



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ
ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
Αρ. 2420 της 23ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1989
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο περί των Διεθνών Συμφωνιών για τη Διαδικασία Καθορισμού Κομίστρων και την Κατανομή Χωρητικότητας στις Ενδοευρωπαϊκές Τακτικές Αεροπορικές Γραμμές (Κυρωτικός) Νόμος του 1989 εκδίδεται με δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 97 του 1989

ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΟΥ 1987 ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί των Διεθνών Συμφωνιών για τη Διαδικασία Καθορισμού Κομίστρων και την Κατανομή Χωρητικότητας στις Ενδοευρωπαϊκές Τακτικές Αεροπορικές Γραμμές (Κυρωτικός) Νόμος του 1989.

Συνοπτικός τίτλος.

2. Στον παρόντα Νόμο —

Ερμηνεία.

«Συμφωνίες» σημαίνει τη Διεθνή Συμφωνία για την Κατανομή Χωρητικότητας στις Ενδοευρωπαϊκές Τακτικές Αεροπορικές Γραμμές και τη Διεθνή Συμφωνία για τη Διαδικασία Καθορισμού Κομίστρων στις Ενδοευρωπαϊκές Τακτικές Αεροπορικές Γραμμές, οι οποίες έγιναν στο Παρίσι στις 16 Ιουνίου του 1987 και των οποίων τα κείμενα στα αγγλικά πρωτότυπα εκτίθενται στο Μέρος I του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος II του Πίνακα στον παρόντα Νόμο:

Πίνακας
Μέρος I
Μέρος II.

Νοείται ότι σε περίπτωση οποιασδήποτε αντίφασης μεταξύ των κειμένων του Μέρους I και εκείνων του Μέρους II του Πίνακα θα υπερισχύουν τα κείμενα του Μέρους I αυτού.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνονται οι Συμφωνίες στις οποίες η προσχώρηση της Κυπριακής Δημοκρατίας αποφασίσθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο με την Απόφασή του με αρ. 30.607 και ημερομηνία 1η Σεπτεμβρίου 1988.

Κύρωση των Συμφωνιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ
(Άρθρο 2)
ΜΕΡΟΣ Ι

**INTERNATIONAL
AGREEMENT**

**on the procedure
for the establishment
of tariffs for
intra-European
scheduled air services**

THE GOVERNMENTS SIGNATORY
HERETO,

CONSIDERING that the principles
and procedures for the establishment
of tariffs for intra-European sched-
uled air services should be uniform;
and

CONSIDERING that for such services
it is desirable to replace the Interna-
tional Agreement on the procedure for
the establishment of tariffs for
scheduled air services, signed at
Paris on 10 July 1967, (hereinafter
referred to as the 1967 Agreement) by
a new Agreement,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

(1) This Agreement:

(a) shall establish the tariff
provisions applicable to intra-
European scheduled air services
between Parties to this
Agreement;

(b) shall, without prejudice to
paragraph 2 of this Article, re-
place the tariff provisions in any
bilateral agreement already con-
cluded between two Parties to this
Agreement insofar as these tariff
provisions are inconsistent with
this Agreement;

(c) shall establish or, where
appropriate, replace all existing
provisions for the settlement of
disputes in the field of tariffs for
scheduled air services between
two Parties to this Agreement.

(2) The Parties undertake not to enter
into any obligations or understand-
ings between them which would be
more restrictive than this Agree-
ment. However, Parties shall not be
precluded by this Agreement from
maintaining or developing, on a
bilateral basis or amongst a group of
States, arrangements leading to more
flexibility than that contained
herein.

ARTICLE 2

In this Agreement:

(a) the term "intra-European" ap-
plies exclusively to the territories
within Europe of Member States of
the European Civil Aviation
Conference;

(b) the term "tariff" means the
prices to be charged for the
carriage of passengers, baggage or
cargo (excluding mail), including

any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

(c) the term "zone of flexibility" means a range in terms of price levels and conditions as defined in the Annex to this Agreement, within which passenger tariffs qualify for automatic approval.

ARTICLE 3

(1) The tariffs to be charged by the airlines of Parties to this Agreement for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, taking account of all relevant factors, including the following principles: the costs of the applicant airline — due regard being paid to the tariffs of the other third- and fourth-freedom airline or airlines operating the same route or routes — the need for an adequate return on investment to the airline, the competitive environment and the requirements of users. Tariff conditions shall be rational, simple and enforceable.

(2) The importance of inter-airline multilateral tariff consultations and the role of the International Air Transport Association in these consultations are recognized by Parties to this Agreement. Nevertheless, inter-airline consultations, whether multilateral or bilateral, shall not be made a mandatory requirement for the filing and

establishment of tariffs. The filing of tariffs by an airline shall be permitted on an individual basis or, at the option of that airline, following consultation with any other airline or airlines.

ARTICLE 4

(1) Except as provided in paragraph 2 of this Article, tariffs shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the Parties concerned, in such form as the aeronautical authorities of each Party may require, at least sixty days prior to the proposed date of their entry into force. While the aeronautical authorities of both Parties may agree on a shorter filing period than sixty days, no aeronautical authority shall require a longer filing period.

(2) Passenger tariffs which, in terms of price level and conditions, fall within the zones of flexibility defined in the Annex to this Agreement, as well as those passenger tariffs described in paragraph 10 of that Annex, shall be filed, in such form as the aeronautical authorities of each Party may require, at least twenty-one days prior to the proposed date of their entry into force. While the aeronautical authorities of both Parties may agree on a shorter filing period than twenty-one days, no aeronautical authority shall require a longer filing period.

ARTICLE 5

(1) Any tariff filed in accordance with paragraph 1 of Article 4 may be expressly approved by the aeronautical authorities of either Party.

A tariff shall be considered as having been approved by the aeronautical authorities of a Party unless, not more than thirty days after the date of the filing, the aeronautical authorities of that Party have served on the aeronautical authorities of the other Party and on the airline or airlines concerned written notice of disapproval of the proposed tariff.

(2) Any tariff filed in accordance with paragraph 2 of Article 4 and which meets the requirements of the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement shall be automatically approved. If the aeronautical authorities of either Party decide that the requirements of the zonal scheme are not met, they shall notify the applicant airline or airlines to that effect within fourteen days of the date of the filing.

(3) Only third- and fourth-freedom airlines shall be permitted to act as price leaders. Third-, fourth- and fifth-freedom airlines, operating the same route as the price leader, shall be permitted to file and shall receive approval for tariffs which match the levels and conditions of tariffs approved under paragraphs 1 and 2 of this Article. Such tariffs may not enter into force on a date earlier than the date of entry into force of the tariffs being matched.

(4) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Such tariffs shall remain in force, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities concerned, until the due expiry date or until new tariffs have been approved. The aeronautical authorities

may, however, agree to extend the original expiry date. Where a tariff has been approved without an expiry date being set by either of the aeronautical authorities and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until either of the authorities gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline or airlines concerned.

ARTICLE 6

(1) A Party disapproving a tariff filed under paragraph 1 of Article 4 must agree to consultations taking place if the other Party does not also disapprove that tariff and requests such consultations. The consultations shall be conducted within thirty days from the date on which consultations are requested, although this period may be extended by agreement between the two Parties concerned. The same procedure shall apply in the case of a tariff not automatically approved under paragraph 2 of Article 5.

(2) If, at the end of this consultation period, agreement has not been reached, the matter shall be put to arbitration at the request of either Party.

(3) Arbitration shall normally be carried out by a panel of three arbitrators. Within fourteen days of receipt of the request for arbitration, each Party shall appoint one member of the panel and the two members so appointed shall agree on, and appoint, the third member. The third member shall be a national of a third State and shall act as panel chairman. The panel's decisions shall be reached by a majority of votes. Alternatively, when both Parties agree, arbitration may be carried out by a single

arbitrator, chosen and agreed within the same time limit by both Parties concerned.

(4) In the event of failure by either Party to appoint a member of the panel or failure to appoint a third member (or alternatively failure by the two Parties to agree on the single arbitrator) within the fourteen-day period specified in paragraph 3 of this Article, the President of the European Civil Aviation Conference shall, within seven days of receiving a request from either Party, complete the panel (or alternatively appoint the single arbitrator, who shall be a national of a third State). Where the President is from a Member State party to a dispute, this function shall be taken over by the most senior Vice-President of the Conference from a Member State not party to the dispute.

(5) The arbitration shall be completed within a period of thirty days from completion of the panel or the appointment of the single arbitrator. This period may, however, be extended by agreement between the two Parties concerned. The arbitration decision shall be final and binding on both Parties.

(6) Unless the Parties have otherwise agreed, the panel (or single arbitrator) shall determine the arbitration procedure.

(7) Unless otherwise ordered in the arbitration award, each Party shall bear the costs of the member appointed by it, or appointed on its behalf, the other costs being borne by the Parties in equal shares.

(8) While all tariffs are subject to arbitration as provided for in paragraphs 1 to 7 of this Article, arbitra-

tion relating to those tariffs filed under paragraph 2 of Article 4 shall be confined to the application of the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement in relation to those tariffs and shall not extend to the parameters of the scheme. These parameters are : scope, number of flexibility zones, definition of zones and conditions, opt-out provisions, reference prices, zone sizes and provisions for additional flexibility.

ARTICLE 7

Each Party shall endeavour to ensure that only approved tariffs are sold and applied.

ARTICLE 8

(1) Without prejudice to Articles 1 and 6, any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration.

(2) If, within six months from the date of the request for arbitration, the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

ARTICLE 9

This Agreement shall be open for signature on behalf of any Member State of the European Civil Aviation Conference.

ARTICLE 10

(1) This Agreement shall be subject to ratification, approval or acceptance by the signatory States.

(2) The instruments of ratification and notifications of approval or acceptance shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 11

(1) This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after five signatory States have deposited their instruments of ratification or notifications of approval or acceptance.

(2) Thereafter, it shall enter into force for each State on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification or of its notification of approval or acceptance.

(3) When this Agreement enters into force, the 1967 Agreement shall become inoperative between the Parties to this Agreement in respect of the procedures for the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services.

ARTICLE 12

(1) After it has entered into force this Agreement shall be open for accession by any non-signatory Member State of the European Civil Aviation Conference.

(2) Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the thirtieth day after the date of deposit.

ARTICLE 13

(1) Any Party may propose an amendment to this Agreement by notice in writing to the Secretary of the European Civil Aviation Conference who shall circulate the amendment forthwith to all other Parties. If not less than twenty-five per cent of the Parties (including the Party proposing the amendment) agree to a meeting of Parties to consider the amendment, the European Civil Aviation Conference shall convene such a meeting by giving not less than three months' notice to the Parties.

(2) Any proposed amendment that is approved by a majority of the Parties attending the meeting referred to in paragraph 1 of this Article and then agreed by two-thirds of the Parties shall be submitted to all Parties for ratification, approval or acceptance.

(3) Such an amendment shall enter into force, for those Parties which have ratified, approved or accepted it, thirty days after two Parties have deposited their instruments of ratification or their notifications of approval or acceptance with the International Civil Aviation Organization.

(4) The amendment shall enter into force, for each Party ratifying, approving or accepting it thereafter, on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or its notification of approval or acceptance.

ARTICLE 14

(1) Notwithstanding the provisions of Article 13, any amendment to the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement which is

agreed by the aeronautical authorities of two-thirds of the Parties shall be submitted to the aeronautical authorities of all Parties for acceptance.

(2) Such amendment shall enter into force, for those Parties whose aeronautical authorities have accepted it, thirty days after the aeronautical authorities of two Parties have notified their acceptance to the International Civil Aviation Organization.

(3) Thereafter, the amendment shall enter into force, for each Party whose aeronautical authority accepts it, thirty days after the receipt of notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 15

This Agreement may be denounced by any Party by notification addressed to the International Civil Aviation Organization. Denunciation shall take effect one year from the receipt of the said notification.

ARTICLE 16

(1) Except as hereinafter provided, no reservations may be made to this Agreement.

(2) Any Party may, at the time of signature, ratification, approval or acceptance of this Agreement, or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by paragraph 2 of Article 8. The other Parties shall not be bound by that paragraph with respect to any Party which has made such a reservation.

(3) Any Party which has made a reservation in accordance with paragraph 2 of this Article may at any time withdraw it by notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

(1) The International Civil Aviation Organization shall send a certified copy of this Agreement to all Member States of the European Civil Aviation Conference.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered by the International Civil Aviation Organization with the United Nations.

(3) The International Civil Aviation Organization shall notify all States Parties to the 1967 Agreement or to this Agreement of:

(a) any signature of this Agreement;

(b) the deposit of any instrument of ratification, of any notifications of approval or acceptance or of any instrument of accession, and the date thereof, within thirty days from the date of deposit;

(c) the date on which this Agreement enters into force in accordance with Article 11;

(d) any notification of denunciation of this Agreement in accordance with Article 15, and the date thereof, within thirty days from the date of receipt;

(e) any reservation notified in accordance with Article 16 and any withdrawal of such a reservation;

(f) the date of entry into force of any amendment to this Agreement in accordance with Article 13.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized, have signed this Agreement:

DONE at Paris, on the sixteenth day of June, one thousand nine hundred and eighty-seven in a single copy in the English, French and Spanish languages, the three texts being equally authoritative

ANNEX

ZONAL SCHEME

Scope

1. The scheme shall apply to all intra-European routes between Member States of the European Civil Aviation Conference which are Parties to this Agreement. Nevertheless, Parties shall have the option to agree bilaterally to exclude certain specified routes from the scope of the zonal scheme.

Number of flexibility zones

2. There shall be two zones of flexibility, one for Discount Fares and one for Deep Discount Fares.

Definition of zones

3. To qualify for the Discount Zone, fares must meet all of the following conditions:

- a) round or circle trip travel;
- b) minimum stay of not less than the "Sunday Rule" or six days;
- c) maximum stay of not more than six months.

4. To qualify for the Deep Discount Zone, fares must meet at least one of the following conditions in addition to the conditions specified in paragraph 3:

- a) reservation for the entire trip, ticketing and payment to be made at the same time; cancellation or change of reservation only permissible prior to departure of outbound travel and at a fee of at least twenty per cent of the price of the ticket;
- b) mandatory advance purchase period of not less than fourteen days; reservation for the entire trip, ticketing and payment to be made at the same time; cancellation or change of reservation only permissible prior to departure of outbound travel and at a fee of at least twenty per cent of the price of the ticket;
- c) purchase of the ticket permitted only on the day prior to departure of outbound travel; reservations to be made separately for both the outbound and inbound journeys and only in the country of departure on the day prior to travel on the respective journey;
- d) limitation of eligibility to youths of any age up to and including twenty-five years and/or senior citizens aged sixty years or over;
- e) availability to be confined to off-peak periods of the day or week and, in addition, limited as to capacity to be offered. These restrictions (timing and capacity) shall be subject to agreement between the Parties concerned and where agreed shall subsequently be clearly indicated in the tariff and in all offers to the public.

5. Meeting the requirements of either paragraph 3 or paragraph 4 shall not preclude any airline from applying additional conditions to the fare as sold for carriage on its own services.

Opt-out provisions

6. Any Party may declare that one of the conditions a), b), c) or d) in paragraph 4 shall not be applicable on a city-pair or country-pair basis for travel "to and from" or "from" its territory. Any Party may, in addition, make a similar declaration with regard to condition e) in paragraph 4. A declaration in the case of condition d) in paragraph 4 may apply to either or both parts of the condition. Initial declarations of opt-outs for the succeeding tariff season shall be made by Member States on signature of the Agreement. Subsequent declarations shall be made at least six months before the start of a season and may be made on a seasonal or year-round basis. The possibility of making a declaration shall not be applicable to fares which qualify for additional flexibility under paragraph 10.

Reference prices

7. Initially, reference prices shall be established at the same level as the normal economy class round trip fares in force when the scheme comes into effect. If more than one such fare exists for a city pair, the average level shall be used, unless otherwise agreed between the Parties concerned. In cases where there is no normal economy fare, the lowest fully flexible fare shall be used. Reference prices shall be expressed in the currency of the country of origin of travel.

8. Thereafter, reference prices shall be adjusted so that they reflect percentage changes in the normal economy class round trip fares (or, where appropriate, the alternatives described in paragraph 7). Any two Parties may, however, by mutual agreement, adjust reference prices in other ways.

Zone sizes

9. The Discount Zone shall extend from ninety per cent to sixty-five per cent of the reference price and the Deep Discount Zone shall extend from sixty-five per cent to forty-five per cent of the reference price.

Additional flexibility

10. If a fare, which has been or is approved under the bilateral tariff approval regime and which as far as the conditions in paragraphs 3 to 5 are concerned qualifies for automatic approval in the Deep Discount Zone, is below the floor of that zone, there shall be additional flexibility as to the level of that fare. Such additional flexibility shall extend from ten per cent below the bilaterally approved level* of that fare to the ceiling of the Deep Discount Zone and shall remain in effect during the period of validity of the fare. Any changes to the conditions of the fare during that period of effectiveness, including those in application of paragraph 5, shall be in accordance with the bilateral approval regime.

* As distinct from fares that qualify for automatic approval.

Amendments to the scheme

11. The scheme shall be established for a trial period of three years from the date the Agreement comes into force. Two years after the latter date an appraisal of the scheme shall be launched under the auspices of the European Civil Aviation Conference. In conjunction with this appraisal, proposals for amendment may be submitted by any Member State of the European Civil Aviation Conference. Amendments to the scheme shall be subject to the procedure of Article 14 of the Agreement. Before the end of the third year, a decision shall be taken by Parties as to whether the scheme shall be continued.

**DECLARATION
BY MEMBER STATES
OF THE EUROPEAN
COMMUNITIES**

on signature of the
International Agreement
on the procedure for the
establishment of tariffs
for intra-European
scheduled air services,
dated 16 June 1987

While signing the present Agreement, the Member States of the European Communities declare that the provisions of this Agreement cannot prevail over Community law as regards relations between them.

INTERNATIONAL AGREEMENT

on the sharing of capacity on intra-European scheduled air services

THE GOVERNMENTS SIGNATORY
HERETO,

CONSIDERING that, in order to encourage a greater degree of controlled competition, increased flexibility in capacity sharing is desirable; and

CONSIDERING that the principles and procedures for the sharing of capacity on intra-European scheduled air services should be uniform,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

(1) This Agreement shall establish the arrangements between Parties for the sharing of capacity as defined in the scheme specified in the Annex to this Agreement.

(2) The Parties undertake not to enter into any obligations or understandings between them which would be more restrictive than this Agreement. However, Parties shall not be precluded by this Agreement from maintaining or developing, on a bilateral basis or amongst a group of States, arrangements leading to more flexibility than that contained herein.

ARTICLE 2

In this Agreement:

(a) the term "intra-European" applies exclusively to the territories within Europe of Member States of the European Civil Aviation Conference*;

(b) the term "capacity" means the number of seats offered on scheduled air services in a given traffic season;

(c) the term "capacity share" means the share of the airline or airlines of a Party to this Agreement expressed as a percentage of the total capacity in an intra-European bilateral relationship with another Party;

(d) the term "zone of flexibility" means a capacity range within the limits specified in the Annex to this Agreement.

ARTICLE 3

Inter-airline consultations on capacity sharing matters may be permitted but shall not be made a mandatory requirement by Parties to this Agreement.

* For the application of the capacity-sharing provisions of the present Agreement, Denmark, Norway and Sweden shall be considered as one territory.

ARTICLE 4

(1) For each country pair, all designated airlines of the two Parties concerned, authorized to operate scheduled air services between their territories, shall, simultaneously with their flight programmes, submit to the aeronautical authorities of both Parties their capacity proposals for those services for the following season. These submissions shall be made sixty days in advance of the commencement of this season.

(2) Without prejudice to bilateral or multilateral provisions governing the determination of capacity, both aeronautical authorities shall, forty-five days in advance of the commencement of the season, add up the total capacity proposed, which figure shall be regarded as the total capacity on which the zone of flexibility shall be calculated, and approve the capacity proposals which correspond to the scheme specified in the Annex to this Agreement.

(3) In any case where the airline or airlines of one Party unilaterally propose a reduction in their capacity, or where one Party unilaterally restricts the total capacity to be offered, the capacity proposals of the airline or airlines of the other Party shall be approved up to the upper limit of the zone of flexibility applied to the total capacity of the preceding corresponding season.

(4) Any portion of capacity proposed which exceeds the upper limit of the zone of flexibility shall be subject to the bilateral arrangements or approval regimes in force between the two Parties. Where in any case the capacity share proposed by the airline or

airlines of one Party exceeds the upper limit of the zone of flexibility, that Party shall be notified, forty-five days in advance of the commencement of the season, of the maximum number of seats which the other Party is prepared to approve and the airline or airlines so informed.

(5) In any situation in which the capacity share proposed by the airlines of one Party exceeds the upper limit of the zone of flexibility and where approval has been limited in accordance with paragraph 4 of this Article, it shall be a matter for the aeronautical authorities of the applicant airlines to allocate the capacity among their designated airlines. Such allocation shall be notified to the aeronautical authorities of the other Party.

ARTICLE 5

The provisions of the scheme specified in the Annex to this Agreement shall not be used to effect restrictions in existing capacity arrangements.

ARTICLE 6

The provisions of the scheme specified in the Annex to this Agreement shall not be used to affect capacity matching in that, after the automatic approval of capacity in accordance with the scheme, the airline or airlines of the Party offering less capacity may decide to match, totally or partially, the capacity offered by the airline or airlines of the other Party. However, the airline or airlines of this latter Party shall not receive automatic approval for additional increases in the same period.

ARTICLE 7

Any dispute relating to application of the provisions of this Agreement shall be resolved by recourse to the bilateral disputes settlement procedures in force between the two Parties concerned.

ARTICLE 8

(1) Any dispute between two or more Parties concerning the interpretation of this Agreement which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration.

(2) If, within six months from the date of the request for arbitration, the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

ARTICLE 9

This Agreement shall be open for signature on behalf of any Member State of the European Civil Aviation Conference.

ARTICLE 10

(1) This Agreement shall be subject to ratification, approval or acceptance by the signatory States.

(2) The instruments of ratification and notifications of approval or acceptance shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 11

(1) This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after five signatory States have deposited their instruments of ratification or notifications of approval or acceptance.

(2) Thereafter, it shall enter into force for each State on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification or of its notification of approval or acceptance.

ARTICLE 12

(1) After it has entered into force this Agreement shall be open for accession by any non-signatory Member State of the European Civil Aviation Conference.

(2) Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the thirtieth day after the date of deposit.

ARTICLE 13

(1) Any Party may propose an amendment to this Agreement by notice in writing to the Secretary of the European Civil Aviation Conference who shall circulate the amendment forthwith to all other Parties. If not less than twenty-five per cent of the Parties (including the Party proposing the amendment) agree to a meeting of Parties to consider the amendment, the European Civil Aviation Conference shall convene such a meeting by giving not less than three months' notice to the Parties.

(2) Any proposed amendment that is approved by a majority of the Parties attending the meeting referred to in

paragraph 1 of this Article and then agreed by two-thirds of the Parties shall be submitted to all Parties for ratification, approval or acceptance.

(3) Such an amendment shall enter into force, for those Parties which have ratified, approved or accepted it, thirty days after two Parties have deposited their instruments of ratification or their notifications of approval or acceptance with the International Civil Aviation Organization.

(4) The amendment shall enter into force, for each Party ratifying, approving or accepting it thereafter, on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or its notification of approval or acceptance.

ARTICLE 14

(1) Notwithstanding the provisions of Article 13, any amendment to the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement which is agreed by the aeronautical authorities of two-thirds of the Parties shall be submitted to the aeronautical authorities of all Parties for acceptance.

(2) Such amendment shall enter into force, for those Parties whose aeronautical authorities have accepted it, thirty days after the aeronautical authorities of two Parties have notified their acceptance to the International Civil Aviation Organization.

(3) Thereafter, the amendment shall enter into force, for each Party whose aeronautical authority accepts it, thirty days after the receipt of notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 15

This Agreement may be denounced by any Party by notification addressed to the International Civil Aviation Organization. Denunciation shall take effect one year from the receipt of the said notification.

ARTICLE 16

(1) Except as hereinafter provided, no reservations may be made to this Agreement.

(2) Any Party may, at the time of signature, ratification, approval or acceptance of this Agreement, or of accession thereto, declare that it ~~does~~ not consider itself bound by paragraph 2 of Article 8. The other Parties shall not be bound by that paragraph with respect to any Party which has made such a reservation.

(3) Any Party which has made a reservation in accordance with paragraph 2 of this Article may at any time withdraw it by notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

(1) The International Civil Aviation Organization shall send a certified copy of this Agreement to all Member States of the European Civil Aviation Conference.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered by the International Civil Aviation Organization with the United Nations.

(3) The International Civil Aviation Organization shall notify all States Parties to this Agreement of:

(a) any signature of this Agreement;

(b) the deposit of any instrument of ratification, of any notifications of approval or acceptance or of any instrument of accession, and the date thereof, within thirty days from the date of deposit;

(c) the date on which this Agreement enters into force in accordance with Article 11;

(d) any notification of denunciation of this Agreement in accordance with Article 15, and the date thereof, within thirty days from the date of receipt;

(e) any reservation notified in accordance with Article 16 and any withdrawal of such a reservation;

(f) the date of entry into force of any amendment to this Agreement in accordance with Article 13.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized, have signed this Agreement.

DONE at Paris, on the sixteenth day of June, one thousand nine hundred and eighty-seven in a single copy in the English, French and Spanish languages, the three texts being equally authoritative.

ANNEX

ZONAL SCHEME

1. The scheme shall be established for a trial period of three years from the date the Agreement enters into force.

2. The scheme shall contain two tiers, the first of which (Tier 1) shall commence on the date the Agreement enters into force and the second of which (Tier 2) shall commence two years after that date.

3. During Tier 1 and subject to Article 4 of the Agreement, designated airlines shall be free within a zone of flexibility of forty-five per cent to fifty-five per cent to offer, without possibility of regulatory intervention, the capacity they consider is required to meet market demands.

4. A review of the progress of the scheme shall be launched under the auspices of the European Civil Aviation Conference eighteen months after it has come into force. In conjunction with this review, proposals relating to the procedures, criteria and scope of Tier 2 of the scheme may be submitted by any Member State of the European Civil Aviation Conference, with the object of providing for greater flexibility than obtained in Tier 1. Amendments to the scheme resulting from this review shall be subject to the procedure of Article 14 of the Agreement.

5. In the event that the review provided for in paragraph 4 does not result in the coming into force of more flexible arrangements than those applicable during Tier 1, the airline or airlines of any Party which at the end of the two-year period of Tier 1 had reached the maximum capacity share of fifty-five per cent, shall be entitled for Tier 2 to an automatic increase of one percentage point in capacity share, calculated on this ceiling.

6. Subject to paragraph 4, the flexibility zone of forty-five per cent to fifty-five per cent shall continue to be applicable throughout the three-year trial period.

2572

**DECLARATION
BY MEMBER STATES
OF THE EUROPEAN
COMMUNITIES**

**on signature of the
International Agreement
on the sharing of capacity
on intra-European
scheduled air services,
dated 16 June 1987**

While signing the present Agreement, the Member States of the European Communities declare that the provisions of this Agreement cannot prevail over Community law as regards relations between them.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ
ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι οι αρχές και διαδικασίες για τον καθορισμό κομίστρων στις ενδοευρωπαϊκές τακτικές αεροπορικές γραμμές πρέπει να είναι ομοιόμορφες και

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι για τις γραμμές αυτές είναι επιθυμητή η αντικατάσταση της Διεθνούς Συμφωνίας για τη διαδικασία καθορισμού κομίστρων για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές, που υπογράφηκε στο Παρίσι στις 10 Ιουλίου 1967, (στο εξής αναφερόμενης ως η Συμφωνία του 1967), με μια νέα Συμφωνία,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

(1) Η παρούσα Συμφωνία:

(α) καθορίζει τις εφαρμοστέες μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών της παρούσας Συμφωνίας διατάξεις για τα κόμιστρα στις ενδοευρωπαϊκές τακτικές αεροπορικές γραμμές·

(β) χωρίς επηρεασμό της παραγράφου 2 του παρόντος Αρθρου, αντικαθιστά τις διατάξεις για τα κόμιστρα οποιασδήποτε διμερούς συμφωνίας που έχει ήδη συναφθεί μεταξύ δυο Συμβαλλομένων Μερών της παρούσας Συμφωνίας στην έκταση που οι διατάξεις αυτές αντιβαίνουν προς την παρούσα Συμφωνία·

(γ) καθορίζει ή, όπου αρμόζει, αντικαθιστά όλες τις υφιστάμενες διατάξεις για τη διευθέτηση διαφορών στον τομέα των κομίστρων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ δύο Συμβαλλομένων Μερών της παρούσας Συμφωνίας.

(2) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να μη συνάπτουν οποιεσδήποτε υποχρεώσεις ή συμφωνίες μεταξύ τους οι οποίες θα ήταν περισσότερο περιοριστικές από την παρούσα Συμφωνία. Παρ'αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν αποκλείονται με την παρούσα Συμφωνία από του να διατηρούν ή αναπτύσσουν, πάνω σε διμερή βάση ή μεταξύ ομάδας Κρατών, ρυθμίσεις που οδηγούν σε μεγαλύτερη ελαστικότητα από αυτή που προβλέπεται στην παρούσα Συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 2

Στην παρούσα Συμφωνία:

(α) ο όρος "ενδοευρωπαϊκός" εφαρμόζεται αποκλειστικά στις εντός της Ευρώπης επικράτειες των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

(β) ο όρος "κόμιστρα" σημαίνει τις τιμές που εισπράττονται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή φορτίου (πλην του ταχυδρομείου), περιλαμβανομένων οποιωνδήποτε τυχόν σημαντικών πρόσθετων οφελημάτων που προσφέρονται ή διατίθενται σε συνδυασμό με την μεταφορά αυτή, καθώς και την προμήθεια που πληρώνεται επί των πωλήσεων εισιτηρίων για τη μεταφορά προσώπων, ή επί αναλόγων συναλλαγών για τη μεταφορά φορτίου. Περιλαμβάνει επίσης τους όρους που διέπουν την εφαρμογή της τιμής για τη μεταφορά ή την πληρωμή της προμήθειας.

(γ) Ο όρος "ζώνη ελαστικότητας" σημαίνει ζώνη διακύμανσης των επιπέδων των τιμών και όρων όπως καθορίζεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, εντός της οποίας τα κόμιστρα επιβατών μπορούν να εγκριθούν αυτόματα.

ΑΡΘΡΟ 3

(1) Τα κόμιστρα τα εισπρακτέα από τους αερομεταφορείς των Συμβαλλομένων Μερών της παρούσας Συμφωνίας για μεταφορές μεταξύ των επικρατειών τους πρέπει να καθορίζονται σε λογικά επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, περιλαμβανομένων των ακόλουθων αρχών: τα έξοδα του αιτούντος αερομεταφορέα - λαμβάνοντας κατάλληλα υπόψη τα κόμιστρα του άλλου ή των άλλων αερομεταφορέων τρίτης και τέταρτης ελευθερίας που εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο ή δρομολόγια - την ανάγκη ικανοποιητικής απόδοσης της επένδυσης του αερομεταφορέα, την

κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά και τις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Οι όροι των κομίστρων πρέπει να είναι ορθολογιστικοί, απλοί και επιδεκτικοί ελέγχου εφαρμογής.

(2) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας αναγνωρίζουν τη σπουδαιότητα των μεταξύ αερομεταφορέων πολυμερών διαβουλεύσεων και το ρόλο του Διεθνούς Συνδέσμου Αερομεταφορέων στις διαβουλεύσεις αυτές. Παρ'αυτά η μεταξύ αερομεταφορέων διαβουλεύσεις, πολυμερείς ή διμερείς, δεν αποτελούν αναγκαίο προαπαιτούμενο για την υποβολή και καθορισμό κομίστρων. Η υποβολή κομίστρων από ένα αερομεταφορέα επιτρέπεται είτε μεμονωμένα είτε, εφόσον επιλέξει τούτο ο αερομεταφορέας αυτός, κατόπιν διαβουλεύσεων με οποιοδήποτε άλλο αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς.

ΑΡΘΡΟ 4

(1) Εκτός ως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Αρθρου, τα κόμιστρα πρέπει να υποβάλλονται για την έγκριση των αεροπορικών αρχών των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, σε τέτοιο τύπο που θέλουν καθορίσει οι αεροπορικές αρχές εκάστου Συμβαλλόμενου Μέρους, τουλάχιστον εξήντα ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος τους. Ενώ οι αεροπορικές αρχές αμφοτέρων των Συμβαλλομένων Μερών μπορούν να συμφωνήσουν για μικρότερη των εξήντα ημερών προθεσμία υποβολής, καμιά αεροπορική αρχή δεν μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερη προθεσμία υποβολής.

(2) Τα κόμιστρα επιβατών τα οποία, ως προς το επίπεδο τιμής και όρων, εμπίπτουν μέσα στις ζώνες ελαστικότητας που καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, καθώς και τα κόμιστρα επιβατών που περιγράφονται στην παράγραφο 10 του ειρημένου Παραρτήματος, πρέπει να υποβάλλονται, σε τέτοιο τύπο που θέλουν καθορίσει οι αεροπορικές αρχές εκάστου Συμβαλλόμενου Μέρους, τουλάχιστον είκοσι μία ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος τους. Ενώ οι αεροπορικές αρχές αμφοτέρων των Συμβαλλομένων Μερών μπορούν να συμφωνήσουν για μικρότερη των είκοσι μίας ημερών προθεσμία υποβολής, καμιά αεροπορική αρχή δεν μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερη προθεσμία υποβολής.

ΑΡΘΡΟ 5

(1) Κάθε κόμιστρο που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Αρθρου 4 μπορεί να εγκρίνεται ρητά από τις αεροπορικές αρχές είτε του ενός είτε του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κόμιστρο θεωρείται ως εγκρινόμενο από τις αεροπορικές αρχές ενός

Συμβαλλόμενου Μέρους εκτός αν, τριάντα ημέρες το πολύ μετά την ημερομηνία της υποβολής, οι αεροπορικές αρχές του ειρημένου Συμβαλλόμενου Μέρους έχουν επιδώσει στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς γραπτή ειδοποίηση απόρριψης του προτεινόμενου κομίστρου.

(2) Κάθε κόμιστρο που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Άρθρου 4 και που πληροί τις απαιτήσεις του συστήματος ζωνών όπως καθορίζεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας θα εγκρίνεται αυτόματα. Αν οι αεροπορικές αρχές του ενός ή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους αποφασίσουν ότι οι απαιτήσεις του συστήματος ζωνών δεν πληρούνται, θα γνωστοποιούν το γεγονός αυτό στον αιτούντα αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες από την ημερομηνία της υποβολής.

(3) Μόνο αερομεταφορείς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας επιτρέπεται να αναλαμβάνουν πρωτοβουλία στο θέμα του καθορισμού τιμών. Αερομεταφορείς τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας, οι οποίοι εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο ως καθοριστικοί τιμών, επιτρέπεται να υποβάλλουν και λαμβάνουν έγκριση για κόμιστρα τα οποία εναρμονίζονται με τα επίπεδα και τους όρους κομίστρων εγκρινόμενων δυνάμει των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Άρθρου. Τα κόμιστρα αυτά δεν μπορούν να τεθούν σε ισχύ σε ημερομηνία ενωρίτερη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των κομίστρων με τα οποία εναρμονίζονται.

(4) Στην έγκριση κομίστρων, οι αεροπορικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να επισυνάψουν στην έγκρισή τους τέτοιες καταληκτικές ημερομηνίες τις οποίες θεωρούν κατάλληλες. Τα κόμιστρα αυτά θα παραμένουν σε ισχύ, εκτός αν αποσυρθούν από τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς με την έγκριση των ενδιαφερομένων αεροπορικών αρχών, μέχρι την καταληκτική τους ημερομηνία ή μέχρι να εγκριθούν νέα κόμιστρα. Οι αεροπορικές αρχές μπορούν, εντούτοις να συμφωνούν για παράταση της αρχικής καταληκτικής ημερομηνίας. Όταν ένα κόμιστρο έχει εγκριθεί χωρίς να τεθεί καταληκτική ημερομηνία είτε από τη μια είτε από την άλλη των αεροπορικών αρχών και όταν κανένα νέο κόμιστρο δεν έχει υποβληθεί και εγκριθεί, το κόμιστρο αυτό θα παραμένει σε ισχύ μέχρις ότου είτε η μια είτε η άλλη των αεροπορικών αρχών επιδώσει ειδοποίηση για τερματισμό της έγκρισής της με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αίτησης του ενδιαφερομένου αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων.

ΑΡΘΡΟ 6

(1) Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο δεν εγκρίνει κόμιστρο υποβληθέν δυνάμει της παραγράφου 1 του Αρθρου 4 πρέπει να συμφωνήσει στη διεξαγωγή διαβουλεύσεων εφόσον το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν συμφωνεί με την απόρριψη του κομίστρου αυτού και απαιτεί τη διεξαγωγή τέτοιων διαβουλεύσεων. Οι διαβουλεύσεις διεξάγονται μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημερομηνία που ζητήθηκε η διεξαγωγή τους, παρ'όλο που η περίοδος αυτή μπορεί να παρατείνεται κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών. Η αυτή διαδικασία θα εφαρμόζεται στην περίπτωση κομίστρων μη αυτόματα εγκρινομένων δυνάμει της παραγράφου 2 του Αρθρου 5.

(2) Αν στο τέλος της περιόδου αυτής διαβουλεύσεων δεν έχει επιτευχθεί συμφωνία, το θέμα θα παραπέμπεται σε διαιτησία κατ' αίτηση του είτε ενός είτε του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

(3) Η διαιτησία κανονικά διεκπεραιώνεται από ομάδα τριών διαιτητών. Μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες από την παραλαβή της αίτησης διαιτησίας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ορίζει ένα μέλος της διαιτητικής ομάδας και τα δύο μέλη που ορίστηκαν με τον τρόπο αυτό συμφωνούν και ορίζουν το τρίτο μέλος. Το τρίτο μέλος πρέπει να είναι πολίτης ενός τρίτου Κράτους και να ενεργεί ως πρόεδρος της διαιτητικής ομάδας. Οι αποφάσεις της διαιτητικής ομάδας λαμβάνονται κατά πλειοψηφία. Εναλλακτικά, όταν και τα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν, η διαιτησία μπορεί να διεξάγεται από ένα και μόνο διαιτητή, ο οποίος επιλέγεται και συμφωνείται μέσα στα ίδια χρονικά περιθώρια και από τα δυο ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη.

(4) Σε περίπτωση παράλειψης διορισμού μέλους της διαιτητικής ομάδας από μέρους είτε του ενός είτε του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή παράλειψης διορισμού του τρίτου μέλους (ή εναλλακτικά παράλειψης από μέρους και των δυο Συμβαλλομένων Μερών να συμφωνήσουν στον ένα και μόνο διαιτητή) μέσα στην δεκατετραήμερη προθεσμία που καθορίζεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Αρθρου, ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, μέσα σε επτά ημέρες από την παραλαβή σχετικής αίτησης από μέρους είτε του ενός είτε του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπληρώνει τη διαιτητική ομάδα (ή εναλλακτικά ορίζει τον ένα και μόνο διαιτητή, ο οποίος πρέπει να είναι πολίτης ενός τρίτου Κράτους). Όταν ο Πρόεδρος προέρχεται από Κράτος Μέλος που είναι μέρος της διαφοράς, η αρμοδιότητα αυτή αναλαμβάνεται από τον αρχαιότερο αντιπρόεδρο της Διάσκεψης που προέρχεται από Κράτος Μέλος που δεν είναι μέρος της διαφοράς.

(5) Η διαίτησία ολοκληρώνεται μέσα σε χρονική περίοδο τριάντα ημερών από το σχηματισμό της διαιτητικής ομάδας ή το διορισμό του ενός και μόνου διαιτητή. Η περίοδος αυτή μπορεί, εντούτοις, να παρατείνεται κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των δυο ενδιαφερομένων Μερών. Η διαιτητική απόφαση είναι τελική και δεσμευτική και για τα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη.

(6) Εκτός αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, η διαιτητική ομάδα (ή ο ένας και μόνος διαιτητής) καθορίζει τους κανόνες διαιτητικής διαδικασίας.

(7) Εκτός αν διατάσσεται διαφορετικά στη διαιτητική απόφαση, το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος φέρει τα έξοδα του μέλους που έχει ορίσει, ή έχει ορισθεί για λογαριασμό του, τα υπόλοιπα δε έξοδα βαρύνουν εξίσου τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

(8) Ενώ όλα τα κόμιστρα υπόκεινται σε διαίτησία όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 μέχρι 7 του παρόντος Αρθρου, η διαίτησία που αφορά εκείνα τα κόμιστρα που υποβάλλονται δυνάμει της παραγράφου 2 του Αρθρου 4 περιορίζεται στην εφαρμογή του συστήματος ζωνών όπως καθορίζεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας σε σχέση με τα κόμιστρα αυτά και δεν θα εκτείνεται στις παραμέτρους του συστήματος. Οι παράμετροι αυτές είναι: έκταση εφαρμογής, αριθμός ζωνών ελαστικότητας, καθορισμός ζωνών και αντιστοιχών όρων, δικαίωμα μη εφαρμογής προνοιών, τιμές αναφοράς, μεγέθη ζωνών και πρόνοιες για πρόσθετη ελαστικότητα.

ΑΡΘΡΟ 7

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος πρέπει να προσπαθεί να διασφαλίζει ότι μόνο εγκεκριμένα κόμιστρα πωλούνται και εφαρμόζονται.

ΑΡΘΡΟ 8

(1) Χωρίς επηρεασμό των Αρθρων 1 και 6, κάθε διαφορά μεταξύ δυο ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών αναφορικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας η οποία δεν μπορεί να διευθετηθεί μέσω διαπραγματεύσεων, κατόπιν αίτησης του ενός από αυτά, παραπέμπεται σε διαίτησία.

(2) Αν, μέσα σε έξι μήνες από την ημερομηνία της αίτησης διαίτησίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να συμφωνήσουν στην οργάνωση της διαίτησίας, οποιοδήποτε από τα Μέρη αυτά μπορεί να υποβάλει τη διαφορά στο Διεθνές Δικαστήριο κατόπιν αίτησης σύμφωνα με το Καταστατικό του Δικαστηρίου.

ΑΡΘΡΟ 9

Η παρούσα Συμφωνία είναι ανοικτή για υπογραφή από μέρους οποιουδήποτε Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 10

(1) Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή από τα υπογράφοντα Κράτη.

(2) Τα όργανα επικύρωσης και οι γνωστοποιήσεις έγκρισης ή αποδοχής κατατίθενται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 11

(1) Η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ την τριακοστή ημέρα μετά από την κατάθεση από μέρους πέντε υπογραφόντων Κρατών των οργάνων επικύρωσης ή των γνωστοποιήσεων έγκρισης ή αποδοχής τους.

(2) Στη συνέχεια αυτή τίθεται σε ισχύ αναφορικά με κάθε Κράτος την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οικείου αυτού οργάνου επικύρωσης ή της οικείας αυτού γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής.

(3) Όταν η παρούσα Συμφωνία τεθεί σε ισχύ, η Συμφωνία του 1967 θα καταστεί ανενεργός μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών της παρούσας Συμφωνίας αναφορικά με τις διαδικασίες καθορισμού κομίστρων στις ενδοευρωπαϊκές τακτικές αεροπορικές γραμμές.

ΑΡΘΡΟ 12

(1) Μετά την έναρξη ισχύος αυτής, η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοικτή για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

(2) Η προσχώρηση πραγματοποιείται με την κατάθεση ενός οργάνου προσχώρησης στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνει ισχύ την τριακοστή ημέρα μετά την ημερομηνία της κατάθεσης αυτής.

ΑΡΘΡΟ 13

(1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να προτείνει τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας με γραπτή γνωστοποίηση στο Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας ο οποίος διανέμει την τροποποίηση αμέσως σ' όλα τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αν τα είκοσι πέντε τοις εκατό τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών

(περιλαμβανόμενου του προτείνοντος την τροποποίηση Συμβαλλόμενου Μέρους) συμφωνούν σε σύνοδο των Συμβαλλομένων Μερών για εξέταση της τροποποίησης, η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας συγκαλεί τέτοια σύνοδο επιδίδοντας στα Συμβαλλόμενα Μέρη τουλάχιστον τριών μηνών προειδοποίηση.

(2) Κάθε προτεινόμενη τροποποίηση, η οποία εγκρίνεται από την πλειονότητα των Συμβαλλομένων Μερών που παρευρίσκονται στη σύνοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Αρθρου και στη συνέχεια συμφωνείται από τα δυο τρίτα των Συμβαλλομένων Μερών, θα υποβάλλεται σ' όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη για επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή.

(3) Η τροποποίηση αυτή τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με τα Συμβαλλόμενα Μέρη τα οποία την έχουν επικυρώσει, εγκρίνει ή αποδεχθεί, τριάντα ημέρες μετά την κατάθεση από μέρους δυο Συμβαλλομένων Μερών των οικείων αυτών οργάνων επικύρωσης ή γνωστοποιήσεων έγκρισης ή αποδοχής στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

(4) Η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ αναφορικά με κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο μετά ταύτα επικυρώνει, εγκρίνει ή αποδέχεται αυτήν, την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οικείου αυτού οργάνου επικύρωσης ή της οικείας αυτού γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής.

ΑΡΘΡΟ 14

(1) Παρά τις διατάξεις του Αρθρου 13, κάθε τροποποίηση του συστήματος ζωνών όπως καθορίζεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, η οποία συμφωνείται από τις αεροπορικές αρχές των δυο τρίτων των Συμβαλλομένων Μερών, θα υποβάλλεται στις αεροπορικές αρχές όλων των Συμβαλλομένων Μερών για αποδοχή.

(2) Η τροποποίηση αυτή τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με τα Συμβαλλόμενα Μέρη των οποίων οι αεροπορικές αρχές την έχουν αποδεχθεί, τριάντα ημέρες μετά τη γνωστοποίηση από τις αεροπορικές αρχές δυο Συμβαλλομένων Μερών της αποδοχής τους στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

(3) Στη συνέχεια, η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος του οποίου η αεροπορική αρχή την αποδέχεται, τριάντα ημέρες μετά την παραλαβή της σχετικής γνωστοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 15

Η παρούσα Συμφωνία μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ ένα έτος μετά την παραλαβή της ειρημένης γνωστοποίησης.

ΑΡΘΡΟ 16

(1) Εκτός όπως προβλέπεται πιο κάτω, καμιά επιφύλαξη δεν μπορεί να διατυπωθεί στην παρούσα Συμφωνία.

(2) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, κατά την υπογραφή επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή της παρούσας Συμφωνίας, ή κατά την προσχώρηση σ' αυτήν, να δηλώσει ότι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευμένο από την παράγραφο 2 του Αρθρου 8. Τα λοιπά Συμβαλλόμενα Μέρη δεν δεσμεύονται από την παράγραφο αυτή έναντι οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο έχει διατυπώσει τέτοια επιφύλαξη.

(3) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο έχει διατυπώσει επιφύλαξη σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Αρθρου, μπορεί οποτεδήποτε να την ανακαλέσει με γνωστοποίηση στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 17

(1) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας θα αποστέλλει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας Συμφωνίας σ' όλα τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

(2) Μόλις τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία αυτή καταχωρείται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στα Ηνωμένα Έθνη.

(3) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας γνωστοποιεί σ' όλα τα Κράτη Μέλη της συμφωνίας του 1967 ή της παρούσας Συμφωνίας:

(α) κάθε υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας·

(β) την κατάθεση κάθε οργάνου επικύρωσης, κάθε γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής ή κάθε οργάνου προσχώρησης, καθώς και την ημερομηνία αυτών, μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημερομηνία της κατάθεσης·

(γ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας συμφωνά με το άρθρο 11·

(δ) κάθε γνωστοποίηση καταγγελίας της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το Άρθρο 15 και την ημερομηνία αυτής, μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής αυτής·

(ε) κάθε επιφύλαξη γνωστοποιούμενη σύμφωνα με το Άρθρο 16 και κάθε ανάκληση τέτοιας επιφύλαξης·

(στ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος οποιασδήποτε τροποποίησης της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το Άρθρο 13.

ΣΕ ΠΙΣΤΗ ΤΩΝ ΠΙΟ ΠΑΝΩ, οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι για το σκοπό αυτό, έχουν υπογράψει την παρούσα Συμφωνία.

ΕΓΙΝΕ στο Παρίσι τη δεκάτη έκτη ημέρα του Ιουνίου του χίλια εννιακόσια ογδόντα επτά σε ένα και μόνο αντίγραφο στην Αγγλική, Γαλλική και Ισπανική γλώσσα, των τριών αυτών κειμένων όντως εξίσου αυθεντικών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΖΩΝΩΝ

Έκταση Εφαρμογής

1. Το σύστημα εφαρμόζεται σε όλα τα ενδοευρωπαϊκά δρομολόγια μεταξύ Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας τα οποία είναι Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας. Παρ'αυτά, τα Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν δικαίωμα επιλογής να συμφωνούν διμερώς για τον αποκλεισμό διαφόρων καθορισμένων δρομολογίων από την έκταση εφαρμογής του συστήματος ζωνών.

Αριθμός ζωνών ελαστικότητας

2. Θα υπάρχουν δυο ζώνες ελαστικότητας, μια για τους Ναύλους Εκπτώσης και μια για τους Ναύλους Μεγάλης Εκπτώσης.

Καθορισμός ζωνών

3. Για να δικαιούνται να υπαχθούν στη Ζώνη Εκπτώσης, οι ναύλοι πρέπει να πληρούν όλους τους ακόλουθους όρους:

(α) ταξίδι μετ' επιστροφής ή περιοδεία (round or circle trip)·

(β) ελάχιστη παραμονή όχι λιγότερη από τον "Κανόνα της Κυριακής" (Sunday Rule) ή έξι ημέρες·

(γ) μέγιστη παραμονή όχι μεγαλύτερη των έξι μηνών.

4. Για να δικαιούνται να υπαχθούν στη Ζώνη Μεγάλης Εκπτώσης, οι ναύλοι πρέπει να πληρούν τουλάχιστον ένα από τους ακόλουθους όρους επιπρόσθετα προς τους όρους που καθορίζονται στην παράγραφο 3:

(α) η κράτηση, έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου για ολόκληρο το ταξίδι να γίνεται ταυτόχρονα· ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι επιτρεπτή μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση είκοσι τοις εκατόν τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου·

(β) υποχρεωτική περίοδος προαγοράς του εισιτηρίου όχι μικρότερη των δεκατεσσάρων ημερών· η κράτηση, έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου για ολόκληρο το ταξίδι να γίνεται ταυτόχρονα· η ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι επιτρεπτή μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση είκοσι τοις εκατόν τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου·

(γ) η αγορά του εισιτηρίου επιτρέπεται μόνον την παραμονή της αναχώρησης για το ταξίδι μετάβασης· οι κρατήσεις για τη μετάβαση και την επιστροφή να γίνονται ξεχωριστά και μόνον στη χώρα αναχώρησης την παραμονή της σχετικής πτήσης·

(δ) το εισιτήριο να διατίθεται αποκλειστικά σε νέους μέχρι της ηλικίας των είκοσι πέντε ετών και/ή σε ηλικιωμένους πολίτες ηλικίας εξήντα ετών και άνω·

(ε) η διαθεσιμότητα των εισιτηρίων να περιορίζεται σε ημερήσιες ή εβδομαδιαίες περιόδους μειωμένης κίνησης και, επιπρόσθετα, να είναι περιορισμένη ως προς τη διατιθέμενη χωρητικότητα. Οι περιορισμοί αυτοί (χρόνου και χωρητικότητας) θα υπόκεινται σε συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών και, όταν συμφωνηθούν θα εμφανίζονται στη συνέχεια στα κόμιστρα και σ' όλες τις προσφορές προς το κοινό.

5. Η ικανοποίηση των απαιτήσεων είτε της παραγράφου 3 είτε της παραγράφου 4 δεν αποκλείει οποιοδήποτε αερομεταφορέα από του να εφαρμόζει πρόσθετους όρους στο ναύλο που προσφέρει για μεταφορά με τις δικές του γραμμές.

Δικαίωμα μη εφαρμογής προνοιών

6. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να δηλώσει ότι ένας από τους όρους α) β) γ) ή δ) της παραγράφου 4 δεν θα εφαρμόζεται στα ταξίδια με βάση ζεύγος πόλεων ή ζεύγος χωρών "προς και από" ή "από" την επικράτεια αυτού. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, επιπρόσθετα, να προβεί σε παρόμοια δήλωση αναφορικά με τον όρο ε) της παραγράφου 4. Δήλωση στην περίπτωση του όρου δ) της παραγράφου 4 μπορεί να αφορά είτε το ένα είτε το άλλο είτε και δυό μέρη του όρου. Αρχικές δηλώσεις για μη εφαρμογή για την επόμενη περίοδο κομίστρων πρέπει να γίνουν από τα Κράτη Μέλη κατά την υπογραφή της Συμφωνίας. Μεταγενέστερες δηλώσεις πρέπει να γίνονται έξι μήνες τουλάχιστον πριν από την έναρξη της περιόδου και μπορούν να γίνονται για την κάθε περίοδο ή για ολόκληρο το χρόνο. Η δυνατότητα υποβολής δήλωσης δεν αφορά τους ναύλους οι οποίοι δικαιούνται πρόσθετης ελαστικότητας δυνάμει της παραγράφου 10.

Τιμές αναφοράς

7. Αρχικά, οι τιμές αναφοράς καθορίζονται στο ίδιο επίπεδο όπως και ο κανονικός μετ' επιστροφής ναύλος οικονομικής θέσης ο οποίος ισχύει κατά το χρόνο έναρξης εφαρμογής του συστήματος. Αν υπάρχουν περισσότεροι του ενός τέτοιοι ναύλοι για ένα ζεύγος πόλεων, θα λαμβάνεται ο μέσος όρος των επιπέδων, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη. Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει κανονικός ναύλος οικονομικής θέσης, θα λαμβάνεται ο κατώτατος πλήρως ελαστικός ναύλος. Οι τιμές αναφοράς εκφράζονται στο νόμισμα της χώρας προέλευσης του ταξιδιού.

8. Στη συνέχεια, οι τιμές αναφοράς προσαρμόζονται ώστε να αντανakλούν εκατοστιαίες αναλογίες μεταβολών στους κανονικούς μετ' επιστροφής ναύλους οικονομικής θέσης (ή, όπου αρμόζει, στους εναλλακτικούς οι οποίοι περιγράφονται στην παράγραφο 7). Οποιαδήποτε δυο Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν, εντούτοις, με αμοιβαία συμφωνία, να προσαρμόζουν τις τιμές αναφοράς με άλλους τρόπους.

Μέγεθος ζωνών

9. Η ζώνη Εκπτώσης εκτείνεται από ενενήντα τοις εκατό μέχρι εξήντα πέντε τοις εκατό της τιμής αναφοράς και η Ζώνη Μεγάλης Εκπτώσης εκτείνεται από εξήντα πέντε τοις εκατό μέχρι σαράντα πέντε τοις εκατό της τιμής αναφοράς.

Πρόσθετη ελαστικότητα

10. Αν ένας ναύλος, ο οποίος έχει εγκριθεί ή εγκρίνεται σύμφωνα με το καθεστώς διμερούς έγκρισης κομίστρων και ο οποίος, όσον αφορά στους όρους των παραγράφων 3 μέχρι 5, δικαιούται αυτόματης έγκρισης στη Ζώνη Μεγάλης Εκπτώσης, είναι χαμηλότερος από το κατώτατο όριο της ζώνης αυτής, τότε παρέχεται πρόσθετη ελαστικότητα ως προς το επίπεδο του ναύλου αυτού. Η πρόσθετη αυτή ελαστικότητα εκτείνεται από δέκα τοις εκατό κάτω από το διμερώς εγκεκριμένο επίπεδο* του ναύλου αυτού μέχρι το ανώτατο όριο της Ζώνης Μεγάλης Εκπτώσης και παραμένει σε ισχύ κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος του ναύλου. Οποιοσδήποτε τυχόν μεταβολές στους όρους του ναύλου κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής ισχύος, περιλαμβανομένων των κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5 μεταβολών, πρέπει να είναι σύμφωνες με το καθεστώς διμερούς έγκρισης.

Τροποποιήσεις του συστήματος

11. Το σύστημα εγκαθιδρύεται για μια δοκιμαστική περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Συμφωνίας. Δυο έτη μετά την τελευταία ημερομηνία θα εγκαινιασθεί υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας μια ανασκόπηση του συστήματος. Σε συνδυασμό με την ανασκόπηση αυτή, οποιοδήποτε Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να υποβάλει προτάσεις για τροποποίηση αυτού. Οι τροποποιήσεις του συστήματος υπόκεινται στη διαδικασία του Αρθρου 14 της Συμφωνίας. Πριν από τη λήξη του τρίτου έτους, πρέπει να ληφθεί απόφαση από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ως προς το κατά πόσο θα συνεχισθεί το σύστημα.

* Όπως αυτό διακρίνεται από τους ναύλους οι οποίοι δικαιούνται αυτόματης έγκρισης.

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ
ΕΝΔΟΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ,
ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι, για να ενθαρρυνθεί σε μεγαλύτερο
βαθμό ο ελεγχόμενος ανταγωνισμός, είναι επιθυμητή η αύξηση της
ελαστικότητας στην κατανομή χωρητικότητας και

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι οι αρχές και διαδικασίες για την
κατανομή της χωρητικότητας στις ενδοευρωπαϊκές τακτικές
αεροπορικές γραμμές πρέπει να είναι ομοιόμορφες,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

(1) Η παρούσα Συμφωνία καθορίζει τις διευθετήσεις μεταξύ των
Συμβαλλομένων Μερών για την κατανομή χωρητικότητας όπως ορίζεται
στο σύστημα που προβλέπεται στο Παράρτημα της παρούσας
Συμφωνίας.

(2) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να μην συνάπτουν
οποιοσδήποτε υποχρεώσεις ή συμφωνίες μεταξύ τους οι οποίες
θα ήταν περισσότερο περιοριστικές από την παρούσα Συμφωνία.
Παραταύτα, τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν κωλύονται από την παρούσα
Συμφωνία να διατηρούν ή αναπτύσσουν, πανω σε διμερή βάση ή μεταξύ
ομάδας κρατών, διευθετήσεις συνεπαγόμενες περισσότερη
ελαστικότητα από την προβλεπόμενη στην παρούσα Συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 2

Στην παρούσα Συμφωνία:

(α) Ο όρος "ενδοευρωπαϊκός" εφαρμόζεται αποκλειστικά στις
εντός της Ευρώπης επικράτειες των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής
Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας*.

* Για την εφαρμογή των διατάξεων κατανομής χωρητικότητας της
παρούσας Συμφωνίας, η Δανία, Νορβηγία και Σουηδία θα θεωρούνται
ως μια επικράτεια.

(β) ο όρος "χωρητικότητα" σημαίνει τον αριθμό θέσεων που διατίθενται σε μια τακτική αεροπορική γραμμή για μια ορισμένη χρονική περίοδο.

(γ) ο όρος "μερίδιο χωρητικότητας" σημαίνει το μερίδιο του αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων ενός Συμβαλλόμενου Μέρους της παρούσας Συμφωνίας που εκφράζεται ως ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας σε μια ενδοευρωπαϊκή διμερή σχέση με ένα άλλο Συμβαλλόμενο μέρος.

(δ) ο όρος "ζώνη ελαστικότητας" σημαίνει ζώνη διακύμανσης χωρητικότητας μέσα στα όρια που προβλέπονται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 3

Διαβουλεύσεις μεταξύ των αερομεταφορέων για θέματα κατανομής χωρητικότητας δυνατόν να επιτρέπονται, αλλά δεν θα καθίστανται υποχρεωτικές από τα Συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 4

(1) Για κάθε ζεύγος χωρών, όλοι οι καθορισμένοι αερομεταφορείς των δυο ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων μερών, οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ των επικρατειών τους, οφείλουν, ταυτόχρονα με τα προγράμματα πτήσεών τους, να υποβάλλουν στις αεροπορικές αρχές αμφοτέρων των Συμβαλλομένων μερών τις σχετικές με τη χωρητικότητα προτάσεις τους για τις γραμμές αυτές για την επόμενη χρονική περίοδο. Η υποβολή αυτή πρέπει να γίνεται εξήντα μέρες πριν από την έναρξη της χρονικής αυτής περιόδου.

(2) Χωρίς επηρεασμό διμερών ή πολυμερών διατάξεων που διέπουν τον καθορισμό χωρητικότητας, αμφότερες οι αεροπορικές αρχές, σαράντα πέντε μέρες πριν από την έναρξη της χρονικής περιόδου, θα αθροίζουν τη συνολική προτεινόμενη χωρητικότητα, αριθμός ο οποίος θα θεωρείται ως η συνολική χωρητικότητα βάσει της οποίας θα υπολογίζεται η ζώνη ελαστικότητας, και θα εγκρίνουν τις σχετικές με τη χωρητικότητα προτάσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στο σύστημα που προβλέπεται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.

(3) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μονομερώς προτείνουν μείωση της χωρητικότητας τους, ή όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μονομερώς περιορίζει τη συνολική διατιθέμενη χωρητικότητά του, οι σχετικές με τη χωρητικότητα προτάσεις του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα εγκρίνονται μέχρι του ανωτάτου ορίου της ζώνης ελαστικότητας που εφαρμόζεται στη συνολική χωρητικότητα της προηγούμενης αντίστοιχης χρονικής περιόδου.

(4) Οποιοδήποτε τμήμα της προτεινόμενης χωρητικότητας το οποίο υπερβαίνει το ανώτατο όριο της ζώνης ελαστικότητας θα υπόκειται στις διμερείς διευθετήσεις ή στο καθεστώς έγκρισης που ισχύει μεταξύ των δυο Συμβαλλομένων Μερών. Όταν σε κάθε περίπτωση που το μερίδιο χωρητικότητας που προτείνει ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς ενός Μέρους υπερβαίνει το ανώτατο όριο της ζώνης ελαστικότητας, στο μέρος αυτό θα γνωστοποιείται, σαράντα πέντε μέρες πριν από την έναρξη της χρονικής περιόδου, ο αριθμός θέσεων τον οποίο το άλλο Συμβαλλόμενο μέρος είναι έτοιμο να εγκρίνει, ο δε αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς θα πληροφορούνται σχετικά.

(5) Σε κάθε περίπτωση στην οποία το μερίδιο χωρητικότητας που προτείνουν οι αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους υπερβαίνει το ανώτατο όριο της ζώνης ελαστικότητας και όταν η έγκριση έχει περιορισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος Αρθρου, θα αναπόκειται στις αεροπορικές αρχές των αιτητών αερομεταφορέων να κατανειμούν τη χωρητικότητα μεταξύ των καθορισμένων αερομεταφορέων τους. Η κατανομή αυτή θα γνωστοποιείται στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 5

Οι διατάξεις του συστήματος που προβλέπεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας δεν θα χρησιμοποιούνται για την επιβολή περιορισμών σε υφιστάμενες διευθετήσεις χωρητικότητας.

ΑΡΘΡΟ 6

Οι διατάξεις του συστήματος που προβλέπεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας δεν θα χρησιμοποιούνται για τον επηρεασμό της ισόρροπης χωρητικότητας με την έννοια ότι, μετά από την αυτόματη έγκριση της χωρητικότητας σύμφωνα με το σύστημα, ο αερομεταφορέας ή αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που διαθέτουν μικρότερη χωρητικότητα μπορούν να αποφασίσουν να

ισορροπήσουν, ολικώς ή μερικώς, τη χωρητικότητα που διατίθεται από τον αερομεταφορέα ή τους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Παρ'αυτά, ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς του τελευταίου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν θα παίρνουν αυτόματη έγκριση για πρόσθετες αυξήσεις κατά την ίδια περίοδο.

ΑΡΘΡΟ 7

Κάθε διαφορά αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας θα επιλύεται με προσφυγή στις διαδικασίες διευθέτησης διμερών διαφορών που ισχύουν μεταξύ των δυο ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 8

(1) Κάθε διαφορά μεταξύ δυο ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών αναφορικά με την ερμηνεία της παρούσας Συμφωνίας η οποία δεν μπορεί να διευθετηθεί μέσω διαπραγματεύσεων, κατόπιν αίτησης οποιουδήποτε από αυτά, θα παραπέμπεται σε διαιτησία.

(2) Αν, μέσα σε έξι μήνες από την ημερομηνία της αίτησης διαιτησίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να συμφωνήσουν στην οργάνωση της διαιτησίας, οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη αυτά μπορεί να υποβάλει τη διαφορά στο Διεθνές Δικαστήριο κατόπιν αίτησης σύμφωνα με το Καταστατικό του Δικαστηρίου.

ΑΡΘΡΟ 9

Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοικτή για υπογραφή εκ μέρους οποιουδήποτε κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 10

(1) Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή από τα υπογράφοντα κράτη.

(2) Τα όργανα επικύρωσης και οι γνωστοποιήσεις έγκρισης ή αποδοχής κατατίθενται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 11

(1) Η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ την τριακοστή ημέρα μετά από την κατάθεση από μέρους πέντε υπογραφόντων Κρατών των οργάνων επικύρωσης ή των γνωστοποιήσεων έγκρισης ή αποδοχής τους.

(2) Στη συνέχεια αυτή θα τίθεται σε ισχύ αναφορικά με κάθε κράτος την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οικείου αυτού οργάνου επικύρωσης ή της οικείας αυτού γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής.

ΑΡΘΡΟ 12

(1) Μετά την έναρξη ισχύος αυτής, η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοικτή για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

(2) Η προσχώρηση πραγματοποιείται με την κατάθεση ενός οργάνου προσχώρησης στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνει ισχύ την τριακοστή ημέρα μετά την ημερομηνία της κατάθεσης αυτής.

ΑΡΘΡΟ 13

(1) Κάθε Συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να προτείνει τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας με γραπτή γνωστοποίηση στο Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας ο οποίος θα διανείμει την τροποποίηση αμέσως σ' όλα τα άλλα Συμβαλλόμενα μέρη. Αν τα είκοσι πέντε τοις εκατό τουλάχιστον των Συμβαλλομένων μερών (περιλαμβανόμενου του προτείνοντος την τροποποίηση Συμβαλλόμενου μέρους) συμφωνούν σε σύνοδο των Συμβαλλομένων μερών για εξέταση της τροποποίησης, η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας συγκαλεί τέτοια σύνοδο επιδίδοντας στα Συμβαλλόμενα μέρη τουλάχιστον τριών μηνών προειδοποίηση.

(2) Κάθε προτεινόμενη τροποποίηση, η οποία εγκρίνεται από την πλειονότητα των Συμβαλλομένων μερών που παρευρίσκονται στη σύνοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στη συνέχεια συμφωνείται από τα δυο τρίτα των Συμβαλλομένων μερών, θα υποβάλλεται σ' όλα τα Συμβαλλόμενα μέρη για επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή.

(3) Η τροποποίηση αυτή τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με τα Συμβαλλόμενα μέρη τα οποία την έχουν επικυρώσει, εγκρίνει ή αποδεχθεί, τριάντα μέρες μετά την κατάθεση από μέρους δυο Συμβαλλομένων μερών των οικείων αυτών οργάνων επικύρωσης ή γνωστοποιήσεων έγκρισης ή αποδοχής στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

(4) Η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με κάθε Συμβαλλόμενο μέρος το οποίο μεταταίρια επικυρώνει, εγκρίνει ή αποδέχεται αυτήν, την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τικέιου αυτού οργάνου επικύρωσης ή της οικείας αυτού γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής.

ΑΡΘΡΟ 14

(1) Παρά τις διατάξεις του Αρθρου 13, κάθε τροποποίηση του συστήματος ζωνών που προβλέπεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, η οποία συμφωνείται από τις αεροπορικές αρχές των δυο τρίτων των Συμβαλλομένων Μερών, θα υποβάλλεται στις αεροπορικές αρχές όλων των Συμβαλλομένων Μερών για αποδοχή.

(2) Η τροποποίηση αυτή τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με τα Συμβαλλόμενα μέρη των οποίων οι αεροπορικές αρχές την έχουν αποδεχθεί, τριάντα μέρες μετά τη γνωστοποίηση από τις αεροπορικές αρχές δυο Συμβαλλομένων Μερών της αποδοχής τους στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

(3) Στη συνέχεια, η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ, αναφορικά με κάθε Συμβαλλόμενο μέρος του οποίου η αεροπορική αρχή την αποδέχεται, τριάντα ημέρες μετά την παραλαβή της σχετικής γνωστοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 15

Η παρούσα Συμφωνία μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο μέρος με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ ένα έτος μετά την παραλαβή της ειρημένης γνωστοποίησης.

ΑΡΘΡΟ 16

(1) Εκτός όπως προβλέπεται πιο κάτω, καμιά επιφύλαξη δεν μπορεί να διατυπωθεί την παρούσα Συμφωνία.

(2) Κάθε Συμβαλλόμενο μέρος μπορεί, κατά την υπογραφή, επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή της παρούσας Συμφωνίας, ή κατά την προσχώρηση σ' αυτήν, να δηλώσει ότι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευμένο από την παράγραφο 2 του Αρθρου 8. Τα λοιπά Συμβαλλόμενα μέρη δεν θα δεσμεύονται από την παράγραφο αυτή έναντι οποιουδήποτε Συμβαλλομένου μέρους το οποίο έχει διατυπώσει τέτοια επιφύλαξη.

(3) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο έχει διατυπώσει επιφύλαξη σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Αρθρού μπορεί οποτεδήποτε να την ανακαλέσει με γνωστοποίηση στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 17

(1) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας θα αποστέλλει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας Συμφωνίας σ' όλα τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας.

(2) Μόλις τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία, αυτή θα καταχωρηθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στα Ηνωμένα Έθνη.

(3) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιεί σ' όλα τα Κράτη Μέλη της παρούσας Συμφωνίας:

- (α) κάθε υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας·
- (β) την κατάθεση κάθε οργάνου επικύρωσης, κάθε γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής ή κάθε οργάνου προσχώρησης, καθώς και την ημερομηνία αυτών, μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημερομηνία της κατάθεσης·
- (γ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το Άρθρο 11·
- (δ) κάθε γνωστοποίηση καταγγελίας της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το Άρθρο 15 και την ημερομηνία αυτής, μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής αυτής·
- (ε) κάθε επιφύλαξη γνωστοποιούμενη σύμφωνα με το Άρθρο 16 και κάθε ανάκληση τέτοιας επιφύλαξης·
- (στ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος οποιασδήποτε τροποποίησης της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το Άρθρο 13.

ΣΕ ΠΙΣΤΗ ΤΩΝ ΠΙΟ ΠΑΝΩ, οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι για τον σκοπό αυτό, έχουν υπογράψει την παρούσα Συμφωνία.

ΕΓΙΝΕ στο Παρίσι τη δεκάτη έκτη ημέρα του Ιουνίου του χίλια εννιακόσια ογδόντα επτά σε ένα και μόνο αντίγραφο στην Αγγλική, Γαλλική και Ισπανική γλώσσα, των τριών αυτών κειμένων όντων εξίσου αυθεντικών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΖΩΝΩΝ

1. Το σύστημα εγκαθιδρύεται για μια δοκιμαστική περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Συμφωνίας.

2. Το σύστημα περιλαμβάνει δυο στάδια, το πρώτο (Στάδιο 1) αρχίζει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας και το δεύτερο (Στάδιο 2) αρχίζει δυο έτη μετά την ημερομηνία αυτή.

3. Κατά τη διάρκεια του Σταδίου 1 και τηρουμένου του Αρθρου 4 της Συμφωνίας, οι καθορισμένοι αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι μέσα σε ζώνη ελαστικότητας σαράντα πέντε τοις εκατό μέχρι πενήντα πέντε τοις εκατό να προσφέρουν, χωρίς δυνατότητα ρυθμιστικής παρέμβασης, τη χωρητικότητα που θεωρούν αναγκαία για την αντιμετώπιση της ζήτησης στην αγορά.

4. Ανασκόπηση της προόδου του συστήματος θα εγκαινιασθεί υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας δέκα οκτώ μήνες μετά την έναρξη ισχύος αυτού. Σε συνδυασμό με την ανασκόπηση αυτή, προτάσεις σχετικές με τις διαδικασίες, τα κριτήρια και τα πλαίσια του Σταδίου 2 του συστήματος μπορούν να υποβάλλονται απ' οποιοδήποτε κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, με σκοπό την παροχή μεγαλύτερης ελαστικότητας από αυτή που υπάρχει στο Στάδιο 1. Τροποποιήσεις του συστήματος που προκύπτουν από την ανασκόπηση αυτή θα υπόκεινται στη διαδικασία του Αρθρου 14 της Συμφωνίας.

5. Σε περίπτωση που η προβλεπόμενη στην παράγραφο 4 ανασκόπηση δεν καταλήξει στην εφαρμογή πλέον ελαστικών διευθετήσεων από εκείνες που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια του Σταδίου 1, ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους οι οποίοι στο τέλος της διετούς περιόδου του Σταδίου 1 είχαν φθάσει στο ανώτατο όριο μεριδίου χωρητικότητας των σαράντα πέντε της εκατό, δικαιούνται για το Στάδιο 2 σε μια αυτόματη αύξηση μιας εκατοστιαίας μονάδας του μεριδίου χωρητικότητας, υπολογιζόμενης με βάση το ανώτατο αυτό όριο.

6. Τηρουμένης της παραγράφου 4, η ζώνη ελαστικότητας των σαράντα πέντε τοις εκατό μέχρι πενήντα πέντε τοις εκατό θα συνεχίσει να εφαρμόζεται σε ολόκληρη τη τριετή δοκιμαστική περίοδο.