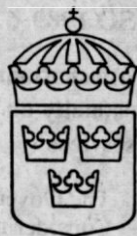


# Sveriges överenskommelser med främmande makter



ISSN 0284-1967

Utgiven av utrikesdepartementet

SÖ 1989:62

Nr 62

## Internationell överenskommelse om kapacitetsdelning i regelbunden luftfart inom Europa

Paris den 16 juni 1987

Regeringen beslöt den 11 juni 1987 att överenskommelsen skulle under-tecknas och ratificeras. Ratifikationsinstrumentet deponerades hos ICAO i Montreal den 20 maj 1988.

Överenskommelsen trädde i kraft den 17 juli 1988, enligt artikel 11.

## 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 bilate-

## Internationell överenskommelse om kapacitetsdelning i regelbunden luftfart inom Europa

Undertecknade regeringar

Vilka anser att en större flexibilitet i fråga om kapacitetsdelning är önskvärd för att uppmuntra en högre grad av kontrollerad konkurrens; och

Vilka anser att principer och förfaranden för kapacitetsdelning i regelbunden luftfart inom Europa bör vara enhetliga,

Har kommit överens om följande:

### Artikel 1

(1) Denna överenskommelse skall fastställa de arrangemang som skall gälla mellan parterna i fråga om kapacitetsdelning i enlighet med det system som anges i bilagan till överenskommelsen.

(2) Parterna förbinder sig att inte åta sig några förpliktelser eller ingå överenskommelser sinsemellan som skulle vara mer restriktiva än denna överenskommelse. Parterna skall emellertid inte vara förhindrade genom denna överenskommelse att på en bilateral basis eller inom en grupp av stater, upprätthålla eller utveckla sådana arrangemang som leder till större flexibilitet än vad som ryms inom överenskommelsen.

### Artikel 2

I denna överenskommelse

(a) avses med uttrycket "inom Europa" endast de territorier inom Europa som tillhör medlemsstaterna i Europeiska civila luftfartskonferensen\*

(b) avses med uttrycket "kapacitet" det antal säten som erbjuds i regelbunden luftfart under en viss trafikperiod;

(c) avses med uttrycket "kapacitetsandel" den andel som innehas av ett eller flera lufttrafikföretag hos en part i denna överenskommelse uttryckt i procent av den totala

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

\* Vid tillämpningen av bestämmelserna om kapacitetsdelning i denna överenskommelse, skall Danmark, Norge och Sverige anses utgöra ett territorium.

ral 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.

#### 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, fortyfive 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 air-

kapaciteten i ett bilateralt förhållande med en annan part inom Europa;

(d) avses med uttrycket "flexibilitetszon" ett kapacitetsområde inom de gränser som anges i bilagan till denna överenskommelse.

#### Artikel 3

Överläggningar om kapacitetsdelning lufttrafikföretagen emellan kan tillåtas men skall inte göras till ett obligatoriskt krav av parterna i denna överenskommelse.

#### Artikel 4

(1) Beträffande varje par av länder (country pair), skall samtliga av de berörda två parternas utsedda lufttrafikföretag, vilka beviljats tillstånd att bedriva regelbunden luftfart mellan dessa parternas territorier, samtidigt med sina trafikprogram tillställa vardera partens luftfartsmyndigheter sina kapacitetsförslag för ifrågavarande trafik gällande kommande trafikperiod. Dessa förslag skall framläggas sextio dagar före trafikperiodens början.

(2) Utan hinder av bilaterala eller multilaterala bestämmelser om kapacitetsbestämning, skall de båda luftfartsmyndigheterna fyrtiofem dagar före trafikperiodens början addera ihop den föreslagna totalkapaciteten, vilken siffra skall anses utgöra den totalkapacitet varpå flexibilitetszonen skall uträknas, samt godkänna de kapacitetsförslag som överensstämmer med det system, som anges i bilagan till denna överenskommelse.

(3) I varje fall då ett eller flera lufttrafikföretag hos en part ensidigt föreslår en minskning av sitt kapacitetsutbud eller om en part ensidigt begränsar den totalkapacitet som kan erbjudas, skall det kapacitetsutbud som föreslagits av den andra partens lufttrafikföretag godkännas upp till den övre gränsen för den flexibilitetszon som tillämpats på totalkapaciteten för den föregående motsvarande trafikperioden.

(4) Varje del av det föreslagna kapacitetsutbudet som överskrider den övre gränsen för flexibilitetszonen skall vara underkastad de bilaterala arrangemang eller regleringssystem för godkännande som är i kraft mellan de båda parterna. I de fall där den föreslagna

lines 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.

kapacitetsandelen hos ett eller flera av en parts lufttrafikföretag överskrider den övre gränsen för flexibilitetszonen, skall denna part fyrtiofem dagar före trafikperiodens början underrättas om det maximala antal säten som den andra parten är beredd att godkänna, varvid även respektive lufttrafikföretag skall meddelas härom.

(5) I en situation där den kapacitetsandel som föreslagits av ett eller flera av en parts lufttrafikföretag överskrider den övre gränsen för flexibilitetszonen och där godkännandet har begränsats i enlighet med punkt (4) i denna artikel, skall det ankomma på de ansökande lufttrafikföretagens luftfartsmyndigheter att fördela kapaciteten mellan sina utsedda lufttrafikföretag. Den andra partens luftfartsmyndigheter skall underrättas om sådan fördelning.

#### Artikel 5

Bestämmelserna i det system som anges i bilagan till denna överenskommelse skall inte utnyttjas för att göra inskränkningar i förekommande kapacitetsarrangemang.

#### Artikel 6

Bestämmelserna i det system som anges i bilagan till denna överenskommelse skall inte utnyttjas för att påverka möjligheterna att erbjuda motsvarande kapacitet på sådant sätt, att den parts lufttrafikföretag som erbjuder mindre kapacitet, efter det att den automatiskt godkänts i enlighet med systemet, kan besluta att helt eller delvis erbjuda en kapacitet som motsvarar den som erbjuds av ett eller flera av den andra partens lufttrafikföretag. Den sistnämnda partens lufttrafikföretag skall dock inte erhålla automatiskt godkännande för ytterligare ökning under samma trafikperiod.

#### Artikel 7

Varje tvist rörande tillämpningen av bestämmelserna i denna överenskommelse skall avgöras genom utnyttjande av de bilaterala förfaranden för biläggande av tvister som gäller mellan de båda berörda parterna.

*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.

*Artikel 8*

(1) Varje tvist mellan två eller flera parter rörande tolkningen av denna överenskommelse, som inte kan biläggas genom förhandlingar, skall hänskjutas till skiljeförfarande på endera partens begäran.

(2) Om parterna inom sex månader från dagen för begäran om skiljeförfarande inte kan enas om hur skiljeförfarandet skall anordnas, kan endera parten hänskjuta tvisten till Internationella skiljedomstolen för avgörande genom att anhålla därom på sätt som föreskrivs i domstolens stadga.

*Artikel 9*

Denna överenskommelse skall vara öppen för undertecknade av varje medlemsstat i Europeiska civila luftfartskonferensen.

*Artikel 10*

(1) Denna överenskommelse skall ratificeras, godkännas eller godtas av signatärstaterna.

(2) Ratifikationsinstrument och notifikation om godkännande eller godtagande skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

*Artikel 11*

(1) Denna överenskommelse träder i kraft den trettionde dagen efter det att fem signatärstater har deponerat sina ratifikationsinstrument eller notifikationer om godkännande eller godtagande.

(2) Överenskommelsen träder därefter i kraft för varje stat den trettionde dagen efter deponering av ratifikationsinstrument eller notifikation om godkännande eller godtagande.

*Artikel 12*

(1) Denna överenskommelse skall, efter ikraftträdandet, vara öppen för anslutning av varje medlemsstat i Europeiska civila luftfartskonferensen som inte har undertecknat överenskommelsen.

(2) Anslutning sker genom deponering av ett anslutningsinstrument hos Internationella civila luftfartsorganisationen och den träder i kraft den trettionde dagen efter deponeringen.

*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 re-

*Artikel 13*

(1) Vardera parten kan föreslå en ändring i denna överenskommelse genom skriftligt meddelande till sekreteraren i Europeiska civila luftfartskonferensen, som omedelbart skall delge övriga parter den föreslagna ändringen. Om minst 25 % av parterna (inbegripet den part som föreslår ändringen) är överens om ett möte parterna emellan för att överväga ändringen, skall Europeiska civila luftfartskonferensen sammankalla ett sådant möte genom att meddela parterna därom minst tre månader i förväg.

(2) Varje föreslagen ändring, som antagits av en majoritet av de parter som var närvarande vid det möte som avses i punkt (1) i denna artikel, och som därefter godkänts av två tredjedelar av parterna, skall tillställas samtliga parter för ratifikation, godkännande eller godtagande.

(3) För de parter som ratificerat, godkänt eller godtagit sådan ändring, träder den i kraft trettio dagar efter det att två parter har deponerat sina ratifikationsinstrument eller notifikationer om godkännande eller godtagande hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

(4) För varje part som därefter ratificerar, godkänner eller godtar ändringen, träder den i kraft den trettionde dagen efter deponering av ratifikationsinstrument eller notifikation om godkännande eller godtagande.

*Artikel 14*

(1) Oaktat bestämmelserna i Artikel 13, skall varje ändring i det zonsystem som anges i bilagan till denna överenskommelse, vilken godkänts av luftfartsmyndigheterna hos två tredjedelar av parterna, tillställas samtliga parter luftfartsmyndigheter för godkännande.

(2) För de parter vars luftfartsmyndigheter har godkänt ändringen, träder den i kraft trettio dagar efter det att två parter luftfartsmyndigheter har notifierat Internationella civila luftfartsorganisationen om sitt godkännande.

(3) Därefter träder ändringen i kraft för varje part vars luftfartsmyndighet godkänner den, trettio dagar efter det att Internationella

ceipt 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,

civila luftfartsorganisationen mottagit notifikationen.

#### Artikel 15

Varje part kan säga upp denna överenskommelse genom notifikation till Internationella civila luftfartsorganisationen. Uppsägningen träder i kraft ett år efter mottagandet av notifikationen.

#### Artikel 16

(1) Med undantag av vad som föreskrivs här nedan, får inga reservationer göras mot denna överenskommelse.

(2) Varje part kan vid tiden för undertecknande, ratifikation, godkännande eller godtagande av denna överenskommelse, eller vid anslutning därtill, förklara att den inte anser sig vara bunden av punkt (2) i artikel 8. Övriga parter skall inte vara bundna av denna punkt i förhållande till en part som har gjort sådan reservation.

(3) En part som har gjort en reservation i enlighet med punkt (2) i denna artikel, kan vid vilken tidpunkt som helst återta den genom notifikation till Internationella civila luftfartsorganisationen.

#### Artikel 17

(1) Internationella civila luftfartsorganisationen skall sända en bestyrkt kopia av denna överenskommelse till samtliga medlemsstater i Europeiska civila luftfartskonferensen.

(2) Så snart denna överenskommelse träder i kraft, skall den av Internationella civila luftfartsorganisationen registreras hos Förenta Nationerna.

(3) Internationella civila luftfartsorganisationen skall notifiera samtliga stater som är parter i denna överenskommelse om:

- (a) varje undertecknande av denna överenskommelse;
- (b) varje deponering av ratifikationsinstrument, notifikation om godkännande eller godtagande eller av anslutningsinstrument samt dagen därför, inom trettio dagar från dagen för deponeringen;
- (c) dagen för denna överenskommelses ikraftträdande i enlighet med artikel 11;
- (d) varje notifikation om uppsägning av denna överenskommelse i enlighet med arti-

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

kel 15 samt dagen därför, inom trettio dagar från dagen för mottagandet;

(e) varje reservation som gjorts i enlighet med artikel 16 och varje återtagande av sådan reservation;

(f) dagen för ikraftträdande av varje ändring i denna överenskommelse i enlighet med artikel 13.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befulmäktigade, undertecknat denna överenskommelse.

SOM SKEDDE i Paris den 16 juni 1987 i ett enda exemplar på engelska, franska<sup>1</sup> och spanska<sup>1</sup> språken vilka tre texter har likatighet.

## BILAGA

### Zonsystem

1. Systemet skall upprättas för en försöksperiod om tre år från dagen för överenskommelsens ikraftträdande.

2. Systemet skall vara uppdelat i två etapper, varav den första (Ettapp 1) skall inledas den dag överenskommelsen träder i kraft och den andra (Ettapp 2) två år efter den dagen.

3. Under Ettapp 1 och med förbehåll för artikel 4 i överenskommelsen, skall de utsedda lufttrafikföretagen ha rätt att inom en flexibilitetszon om 45–55% och utan hänsyn till regelsystemet erbjuda den kapacitet som de anser krävs för att tillgodose marknadens behov.

4. En granskning av systemets utveckling skall inledas 18 månader efter ikraftträdandet under Europeiska civila luftfartskonferensens överinseende. I samband med denna granskning kan förslag med avseende på förfaranden, kriterier och tillämpningsområde beträffande Ettapp 2 i systemet lämnas av varje medlemsstat i Europeiska civila luftfartskonferensen, i syfte att tillhandahålla större flexibilitet än vad som åstadkommit under Ettapp 1. Ändringar i systemet till följd

<sup>1</sup> De franska och spanska texterna har här utelämnats.



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.

**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 the Agreement cannot prevail over Community law as regards relations between them.

av denna granskning skall ske i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 14 i överenskommelsen.

5. Om den granskning som avses i punkt 4 inte leder till mer flexibla arrangemang än de som är tillämpliga under Etapp 1, skall den partens lufttrafikföretag som i slutet av en tvåårsperiod under Etapp 1 uppnått den maximala kapacitetsandelen om 55 %, under Etapp 2 vara berättigad till en automatisk ökning om en procentenhet av kapacitetsandelen beräknad efter detta tak.

6. Med förbehåll för punkt 4, skall flexibilitetszonen om 45–55 % fortsätta att tillämpas under den treåriga försöksperioden.

**Förklaring av medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna vid undertecknandet av den internationella överenskommelsen om kapacitetsdelning i regelbunden luftfart inom Europa av den 16 juni 1987.**

Vid undertecknandet av denna överenskommelse, förklarar medlemsstaterna i Europeiska Gemenskaperna, att bestämmelserna i denna överenskommelse inte skall ha företräde framför Gemenskapernas lagar vad beträffar förbindelserna dem emellan.